PANAMA CANAL
REVIEW
en ESPAÑOL

NOVIEMBRE 1970

99-1-295-c

W. P. Leber
Gobernador-Presidente
R. S. Hartline
Vicegobernador
Frank A. Baldwin
Jefe de la Oficina de Información

THE PANAMA CANAL
REVIEW
Publicación Oficial del Canal de Panamá

Morgan E. Goodwin, Funcionario de Prensa
Directores de Publicaciones:
Tomás A. Cupas y Louis R. Granger
Redactores:
José T. Tuñón, Luis C. Noli, Eunice Richard, Fannie P. Hernández y Willie K. Friar

Se permite la reproducción parcial o total. Se agradecería dar crédito al Review.
Subscripciones: $1 al año, correo aéreo $2 al año; números atrasados, 25 centavos cada uno. Publicado trimestralmente.
Giros Postales pagaderos a la Campaña del Canal de Panamá, al Apartado "M", Balboa Heights, Z. del C.
Las Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C. Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal.

Contenido

Universidad de Panamá 3
El principal pilar intelectual de la República se prepara para el futuro.

Yate de Cemento 7
Templándose en un cobertizo en Diablo está un queche de 50 pies hecho de tela metálica, varillas de acero y . . . cemento.

Estadísticas de Navegación 9

Desaparición del Vestido Blanco 12
Una vez parte del paisaje istmeño, el vestido blanco ha desaparecido como la moneda de a cuartillo.

Isla Contadora 16
Esta isla de Panamá puede estar pronto en el itinerario de todo turista.

Dibujos Marítimos 20
John Morton presenta desde el punto de vista del artista, escenas del Canal.

El Sombrero Montuno 22
Los dedos hábiles de las mujeres de la montaña crean los verdaderos sombreros de Panamá.

Rincón Culinario 24
Explorando las aventuras de la cocina italiana a bordo del Donizetti.

Banco de Idiomas 27
La Sección de Traducción se hace cargo de muchos requerimientos de idioma en el Canal.

Aniversarios 29

Historia 31

Nuestras Portadas

LEVANTANDOSE majestuosamente cerca del Edificio de Administración y Biblioteca de la Universidad de Panamá, la estatua de don Miguel de Cervantes Saavedra, el maestro de la literatura española, representa el espíritu iluminador que guía el futuro de la primera casa de estudios de Panamá. Simboliza el lema del plantel, "hacia la luz". Una parte de la inscripción en la base del monumento dice:

A Miguel de Cervantes Saavedra
Faro luminoso de todas las almas
Unidas por el eterno vínculo
Del idioma castellano
Homenaje de Panamá al Autor de
Don Quijote de La Mancha.

La estatua fue esculpida en España por Julio González Pola y pagada mediante subscripción pública, la mayoría de parte de estudiantes panameños. Fue inaugurada en enero de 1923 y colocada primero en la Plaza Porras, llamada anteriormente Plaza Cervantes, frente a la Embajada de España. En octubre de 1947 fue trasladada a su actual lugar como primera piedra de la nueva universidad.

A la izquierda está Don Quijote, en su caballo Rocinante, y Sancho Panza, los principales personajes en la obra literaria más popular de Cervantes.

La contraportada muestra las clases nocturnas en marcha en el activo edificio de la facultad de derecho que fue inaugurado el mes pasado. La estructura es considerada por muchos residentes istmeños como uno de los edificios modernos más atractivos de Panamá. El arquitecto José C. Villamil, de la ciudad de Panamá, dijo que la arquitectura fue influenciada por el estilo del renacimiento y que las altas columnas con arcos ojivales son de corte bizantino.

Ambas fotografías fueron tomadas por Kevin J. Jenkins, un fotógrafo de la Sección de Artes Gráficas de la División de Servicios Administrativos del Canal de Panamá.

Ayuda A Forjar El Futuro De la Nación

LA UNIVERSIDAD DE PANAMA

Por Luis C. Noli

CUAL MICROCOSMO de la nación a la que sirve, la Universidad de Panamá palpita con los afanes de crecimiento. Pero el ambiente del campus ahora es de urgencia ordenada en vez de asonada.

La urgencia está más que justificada. Dentro de un decenio, la Universidad debe estar lista para alojar, según los más reciente cálculos, a 25.000 estudiantes—más de cuatro veces la actual matrícula— si ha de cumplir plenamente con su papel como forja principal para el desarrollo de los recursos humanos del país. Su preocupación por esa misión está expresada en un reciente documento oficial que esboza los planes de la Universidad para el futuro:

"Panamá está percatada de que la mayor escasez en el proceso de crecimiento se encuentra en los recursos humanos calificados, necesarios para analizar los problemas sectoriales, generar ideas que ayuden a plantear soluciones creativas y ejecutar eficientemente los programas trazados.

"La Universidad de Panamá se encuentra sometida a una intensa revisión integral para adaptarla a las nuevas necesidades y para corregir las estructuras que han venido ocasionando fricciones que han impedido maximizar su rendimiento académico y por ello su contribución al desarrollo y crecimiento de la Nación. En el presente, la Universidad está plenamente capacitada para implementar un programa de mejoramiento institucional como el que se propone, y aumentar la producción de los profesionales altamente capacitados que nuestros tiempos demandan".

La "intensa revisión integral" se inició en diciembre de 1968 cuando el campus fue cerrado por la Junta Provisional de Gobierno. En un comunicado oficial, la Junta manifestó que su acción se debió a ". . . una constante sucesión de huelgas por los motivos más baladíes; una abundancia de reuniones políticas que obligan a la suspensión frecuente de clases; la existencia de grupos estudiantiles antagónicos que mantienen un clima inalterable de perturbación; la utilización de las paredes de edificios costosos para el insulto procaz y el irrespeto a las autoridades; la inexistencia de una auténtica preocupación cultural; el carácter grosero y agresivamente tumultuario de actos que deberían ser expresión de elevación académica; las presiones que ejercen estudiantes sobre profesores mediante una campaña de denuestos, amenazas y acusaciones; la gran cantidad de 'estudiantes profesionales' que llevan años de estar transitando de una facultad a otra sin decidirse a seguir seriamente una carrera".

Una junta de regentes nombrada por la Junta elaboró un nuevo estatuto universitario—muchas de cuyas disposiciones se basaban en recomendaciones formuladas por estudiantes y profesores desde hacía tiempo. Entre ellas: la instalación de una cerca alrededor de todo el campus y la creación de una fuerza de seguridad que en la actualidad cuenta con 60 unidades, encargada de proteger la propiedad universitaria, guardar el orden y proporcionar transporte y servicios de guías y tránsito tanto a estudiantes como a visitantes.

La Universidad reabrió sus puertas el 14 de julio de 1969. El cambio radical en el ambiente se reflejó de inmediato en la matrícula. De aproximadamente 11,000 estudiantes que había antes del cierre, la matrícula quedó reducida a la mitad. La razón principal: el haberse puesto en vigor una disposición que existía en el viejo estatuto mediante la cual no se permitió el reingreso de estudiantes que tenían un índice académico menor de 1.00 (C).

Además de propiciar un clima de

Edwin Fábrega, Rector de la Universidad de Panamá.

dedicación al estudio, el nuevo estatuto redujo en forma apreciable el control que los estudiantes habían logrado sobre la marcha de la institución. Por ejemplo, la participación estudiantil en los organismos de gobierno de la Universidad quedó restringida a los 10 alumnos regulares con más elevado índice académico en cada facultad.

La Universidad reabrió con un nuevo equipo de administradores: el Arquitecto Edwin Fábrega (Master en Planificación Urbana, Universidad de California), Rector; el Dr. Jerónimo O. Averza (Doctor en Farmacia Industrial, Universidad Central de Madrid), Vicerrector Académico; Ramón I. Ramírez, Jr., (Administración de Negocios, Universidad de la Zona del Canal), Vicerrector Administrativo; doña Clara Cecilia Navarro de Riba (Master en Servicio Social, Universidad de Howard), Directora de Asuntos Estudiantiles.

Desde su reapertura hace 15 meses, la Universidad de Panamá ha graduado 781 estudiantes. Sus nueve facultades son: Administración Pública y Comercio, Agronomía, Arquitectura, Ciencias Naturales y Farmacia, Odontología, Filosofía, Letras y Educación, Ingeniería, Medicina y Derecho.

¿Qué será la Universidad de Panamá en el futuro?

La Universidad acaba de anunciar un programa de expansión y mejoras por valor de B/.13.000.000 que abarca hasta el año 1980. Ha solicitado al Banco Interamericano de Desarrollo un préstamo por B/.7.6 millones, correspon-

El Coro de la Universidad de Panamá, integrado por 75 estudiantes, actúa bajo la dirección del Profesor Luis Vergara. El repertorio consiste de música clásica y popular, incluyendo obras de compositores panameños.

Las actividades culturales de la universidad incluyen programas interesantes y variados presentados por el Departamento de Expresiones Artísticas dirigido por la Profesora Aurea Torrijos de Horta. Arriba: una escena de "Tartufo", de Moliere, es presentada en el Miniteatro de la Universidad que tiene capacidad para 65 personas. El Director del Departamento Dramático es el Profesor Roberto McKay. A la derecha: Estudiantes bailan en el ballet "Oeste" en el Auditorio Central bajo la dirección de Armando Villamil. El Ballet Universitario tiene un repertorio de 25 ballets.

diendo el saldo al Gobierno Nacional.

"En coordinación con la Dirección General de Planificación y Administración de la Presidencia de la República", expresa el documento de solicitud de préstamo, "se ha estructurado un Programa de Inversiones de la Universidad de Panamá a ejecutar durante los próximos 5 años (1971-75). Este programa lo consideramos integral, por cuanto incluye el mejoramiento de la estructura académica y administrativa, la formación y perfeccionamiento de Personal Docente y de Investigación, equipo y construcciones docentes.

"Este proyecto cobra mayor importancia en estos momentos en que las Naciones Unidas ha expedido una resolución declarando el 70 como la década de la educación. De obtenerse la aprobación de este proyecto, la Universidad de Panamá logrará impulsar en forma dinámica su mejoramiento institucional, de manera que se encuentre debidamente preparada y equipada para la demanda de sus servicios en los próximos 10 años".

El programa se basa en un detallado estudio llevado a cabo por el Departamento de Planificación de la Universidad el cual comprende todos los aspectos del crecimiento estimado para la institución. Algunas de las predicciones son:

——Entre 1971 y 1980, habrá una demanda en el país de aproximadamente 22.000 profesionales universitarios, tales como arquitectos e ingenieros, químicos y farmacéuticos, agrónomos y veterinarios, médicos y dentistas, enfermeras, maestros, gerentes y administradores, auditores y contadores, y secretarias ejecutivas.

——La Universidad de Panamá graduará aproximadamente 14.000 de los profesionales que se necesitarán en el próximo decenio; contando los que se gradúen de la Universidad de Santa María La Antigua (la única otra universidad en el país, pero de carácter privado) y de universidades en el extranjero, el número aumentará a 17.000.

——El actual campus de 32 hectáreas —la Ciudad Universitaria— en el barrio El Cangrejo de la capital bastará hasta 1980. Más allá habrá que desarrollar el campus de 622 hectáreas ubicadas en Tocumen, cerca del Aeropuerto Internacional, donde en la actualidad funciona únicamente un Centro de Investigación Agrícola, a fin de alojar la población estudiantil futura.

——Para 1980, la Universidad tendrá una matrícula de 23.820 estudiantes en su campus principal y en Tocumen, y 2.400 más en los centros universitarios regionales en David, Provincia de Chiriquí y Santiago, Provincia de Veraguas.

——El aumento calculado en la matrícula requerirá un personal docente de 1.438 profesores y 1.007 empleados administrativos (en comparación con 581 y 454, respectivamente, en la actualidad).

Los principales proyectos del programa de expansión incluyen:

——Mejoramiento de las estructuras académicas y administrativas mediante una revisión que sería llevada a cabo por consultores, a un costo de B/.250.000.

——Becas para el mejoramiento y formación de personal docente y de investigación, a un costo de B/.850.000.

——Adquisición de equipo para laboratorios científicos y de material bibliográfico, a un costo de B/.1.2 millones.

——Nuevos edificios e instalaciones para la Facultad de Agronomía (en Tocumen) y las Facultades de Ingeniería, de Ciencias Naturales y Farmacia, de Arquitectura, de Administración Pública y Comercio, una nueva Biblioteca Central, un Centro Estudiantil y un Centro Cultural y Audiovisual (en la Ciudad Universitaria), a un costo de B/.8.5 millones.

——Mejoras de terrenos e instalaciones tanto en la Ciudad Universitaria como en Tocumen, a un costo de B/.1.8 millones.

Las cifras sobre el tamaño actual de la Universidad de Panamá constituyen una dramática visión de su crecimiento en los 35 años transcurridos desde su fundación durante el período presidencial del Dr. Harmodio Arias Madrid (q.d.D.g.). En los primeros 15 años, la Universidad no tuvo campus propio

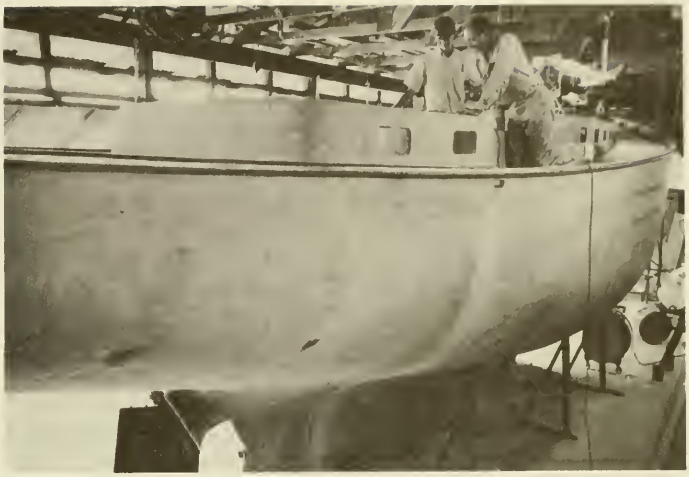
El Dr. Arturo Morgan Morales, Secretario General de la Universidad de Panamá, discute asuntos universitarios frente a la Biblioteca y el Edificio de Administración.

—funcionó en los edificios del Instituto Nacional. Cuando se trasladó a su campus actual en 1950, tenía 4 edificios y una matrícula de exactamente 1.688 estudiantes. Hoy día, 15 edificios se alzan en la Ciudad Universitaria y la matrícula total alcanzó 11.000 alumnos en el año académico 1968-69. Desde 1935 ha graduado un total de 6.677 profesionales. Como se ha dicho, los estimados de crecimiento futuro son de una matrícula de 25.000 en 1980 y una graduación de 14.000 profesionales en el decenio 1970-80.

Tal como lo ha expresado el Rector Fábrega, la Universidad de Panamá continúa siendo "el primer soporte moral e intelectual de la Nación".

Estudiantes en la Escuela de Medicina de la Universidad escuchan atentamente en una clase.

Al Mar En Cemento Y Tela Metálica



"No hay nada—absolutamente nada—que valga tanto la pena como pasar el tiempo trabajando en embarcaciones. . . . No importa si dentro o fuera".

KENNETH GRAHAME

"El Viento en Los Sauces"

Clyde Jennings y su hijo Dale, en la foto superior derecha, trabajan en la cabina del barco de cemento en un cobertizo cerca del Diablo Spinning Club. Arriba, Jennings presta especial atención al trabajo en cemento cerca del timón. Está encuadrado en el área donde será colocada la hélice.

Por Eunice Richards

EL HOMBRE ha navegado por los siete mares en toda clase de embarcaciones, desde canoas de caña y frágiles balsas, hasta en enormes petroleros de casco de acero. Pero dígale a un lego en el arte de navegar que usted hará un barco de cemento y le contestará que usted también podrá comprar el Puente Ferry Thatcher, o por lo menos no se embarcará, seguro de que el barco de cemento se irá al fondo irremediablemente.

Sin embargo, templándose bajo un cobertizo, cerca del Spinning Club de Diablo, se encuentra el casco de un queche de 50 pies de largo, construido con una combinación de tela metálica, varillas de acero de refuerzo y—cemento.

Clyde Jennings, mecánico tornero empleado en la División de Esclusas del Canal de Panamá, está construyendo —con la ayuda de su familia y de sus amigos—un queche de dos mástiles, de casco de cemento.

El método con que lo construye no es nuevo, pero sólo hasta hace poco ha sido aceptado en Estados Unidos, luego de haber sido usado con éxito en casi toda Europa, incluso Rusia, lo mismo que en Australia y Nueva Zelandia.

El bote que está siendo construido por Jennings y su familia fue diseñado especialmente para él por un arquitecto naval de Nueva Zelandia.

Actualmente, el queche semeja un bote grande repellado de cemento. Decepciona al que lo ve. El casco, compuesto de capas apretadas de tela metálica a través de las cuales el cemento húmedo fue aplicado a presión, es flexible y bien construido. El método ha producido un casco delgado, que se endurecerá más cuando el queche entre al agua. El cemento se sigue templando en el agua, señala Jennings. Y usado en una embarcación de este tamaño, es más ligero que el acero y la madera.

El trabajo en cemento fue hecho en 1 día por un grupo de panameños que trabajaron sin parar durante 8 horas hasta que terminaron la labor.

El cemento No. 2 para el casco fue proporcionado sin costo alguno por Cemento Panamá, que detuvo su operación normal durante el tiempo que le llevó producir este cemento especialmente fino. La arena usada para mezclar con el cemento fue de una clase especial, tan fina que parece polvo.

El trabajo en el casco del queche comenzó hace cerca de 3 años y la mayor parte de ese tiempo fue empleado por Jennings y su familia en entrelazar 1¾ de toneladas de varillas de acero de refuerzo y 1¼ milla de tela metálica de 3 pies de ancho con lo que formaron la armazón del bote.

Mientras se tiempla el casco, Jennings y su esposa trabajan en el interior del queche que tendrá espacio para que duerman nueve personas, alfombrado de pared a pared, aire acondicionado y otras comodidades. Como una deferencia a la afición de la Sra. de Jennings por los baños calientes, su esposo ha convertido las tuberías de borda en depósitos donde la energía solar producirá agua caliente.

La familia Jennings predice que la embarcación será lanzada al agua frente al cobertizo donde está siendo construida dentro de unos 2 meses. Luego será llevada al club de botes de Pedro Miguel, donde se darán los toques fina-

Expertos artesanos panameños trabajan con la precisión del ballet aplicando cemento al casco del queche.

La parte más tediosa y cuidadosa del trabajo es ligar los miles de alambres en la base de malla.

les al interior y se le instalará un motor auxiliar de 43 caballos de fuerza.

La idea de una embarcación de cemento no es nueva—comenzó desde la década de 1840, de acuerdo con artículo recientemente aparecido en la revista LIFE. Un esquife, construido en Holanda en 1887, todavía está a flote y navega. Durante ambas guerras mundiales se construyeron buques grandes de cemento, pero fueron mal hechos y no tuvieron mucho éxito.

El método que está siendo usado por Jennings, muy popular en Europa, fue inventado por Pier Luigi Nervi, artista italiano que comenzó experimentando en la década de 1940, sobreponiendo capas de fina malla de acero, comprimiéndolas hasta formar una estera que luego forraba con cemento hidráulico denso. Construyó varios botes para probar que era posible hacerlos. El nuevo material es diferente al concreto reforzado tradicional, debido a que es flexible, increíblemente fuerte y se convierte en una delgada lámina a la cual se puede moldear en curvas complejas. Nervi llama a este proceso "ferro cemento".

Nervi dijo, "el material creado no actúa como el concreto ordinario pero presenta todas las características mecánicas de un material homogéneo. Los experimentos han probado que soporta grandes tensiones sin que el cemento se raje como resultado de la subdivisión del refuerzo".

Nervi fue aún más allá y efectuó pruebas de impacto que demostraron que el casco de cemento no sólo es fuerte y duradero sino que es muy ligero, con un costo 40 por ciento menor.

Muchos refinamientos se han agregado al ferro cemento en la construcción de embarcaciones, pero fue Nervi quien encendió la llama y dio actualidad a las embarcaciones de cemento.

El perro de la familia parece preocupado por la perspectiva de navegar en un barco de cemento, mientras Dale y los esposos Jennings revisan sus planes.

El constructor de barcos Jennings, al fondo en la escalera, trabaja con sus amigos y artesanos panameños el día en que el cemento fue echado en el casco. Tomó aproximadamente 3 años unir las varillas de acero de refuerzo y tela metálica para llegar a esta parte del trabajo que tomó solamente unas 8 horas con la ayuda de 13 trabajadores.

TRANSITO COMERCIAL DEL CANAL SEGUN LA NACIONALIDAD

Nacionalidad	Primer Trimestre del Año Fiscal					
	1971		1970		1961-65	
	No. de tránsitos	Toneladas de carga	No. de tránsitos	Toneladas de carga	No. de tránsitos	Toneladas de carga
Belga	25	38,416	34	96,577	12	37,985
Británica	405	3,628,714	382	3,164,552	310	2,047,773
Chilena	35	295,696	30	185,105	31	212,446
China Nac.	37	335,777	34	204,307	20	141,456
Colombiana	52	151,727	50	137,161	64	107,839
Cubana	23	230,130	14	153,243	1	3,747
Chipriota	58	422,516	18	162,670	---	------
Danesa	132	563,074	103	433,310	78	359,386
Ecuatoriana	12	22,583	17	23,537	12	14,195
Finlandesa	18	158,299	21	116,344	6	21,478
Francesa	56	240,259	68	235,373	35	198,935
Alemana	263	1,176,643	283	1,125,141	278	849,505
Griega	137	1,922,212	148	1,758,401	164	1,612,077
Hondureña	40	21,531	34	19,315	49	37,823
Hindú	13	281,489	6	193,329	---	------
Israelí	22	178,981	22	124,613	14	60,334
Italiana	62	394,256	73	413,585	51	300,464
Japonesa	339	3,277,046	286	2,588,664	221	1,266,483
Liberiana	393	6,706,792	407	6,504,273	225	2,186,987
Mexicana	21	156,887	36	227,048	7	16,402
Holandesa	129	680,437	131	740,686	147	701,987
Nicaragüense	19	37,851	8	17,028	15	25,293
Noruega	302	4,194,065	316	3,796,419	347	2,520,866
Panameña	205	1,099,107	197	1,052,139	112	468,194
Peruana	36	246,045	57	280,477	30	145,532
Filipina	27	250,604	30	169,279	15	58,712
Singapureña	10	53,582	3	14,705	N.A.	N.A.
Surcoreana	15	136,169	18	131,804	1	9,315
Soviética	23	119,087	44	279,942	2	16,602
Española	12	21,331	10	81,287	3	17,148
Sueca	109	828,729	121	794,287	91	529,290
Estadounidense	358	2,265,800	404	2,105,116	439	2,623,810
Yugoeslava	22	353,441	11	142,393	3	19,379
Otras	48	338,903	40	355,303	34	158,614
Total	3,458	30,828,179	3,456	27,827,413	2,817	16,770,059

EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS

(Años Fiscales)

Mes	Travesías			Peajes en Bruto[1] (En miles de dólares)		
	1971	1970	Promedio 1961-65	1971	1970	Promedio 1961-65
Julio	1,174	1,137	960	8,118	7,787	4,929
Agosto	1,176	1,186	949	8,221	8,135	4,920
Septiembre	1,108	1,133	908	7,979	7,870	4,697
Octubre		1,089	946		7,771	4,838
Noviembre		1,060	922		7,401	4,748
Diciembre		1,155	946		8,058	4,955
Enero		1,088	903		7,503	4,635
Febrero		1,080	868		7,479	4,506
Marzo		1,223	1,014		8,350	5,325
Abril		1,179	966		8,229	5,067
Mayo		1,170	999		7,963	5,232
Junio		1,158	954		8,108	5,013
Totales del año fiscal		13,658	11,335		94,654	58,865

[1] Antes de cualquiera deducción en los gastos de operación.

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE LAS PRINCIPALES RUTAS

Rutas Comerciales	Primer Trimestre del Año Fiscal		
	1971	1970	Promedio de Tránsitos 1961-65
Entre costas de los Estados Unidos	77	126	116
Costa este de los EE. UU. y Sur América	284	336	590
Costa este de los EE. UU. y la América Central	169	140	124
Costa este de los EE. UU. y el Lejano Oriente	883	861	566
Costa este de los EE. UU./Canadá y Australasia	111	120	87
Europa y costa oeste de los EE. UU./Canadá	228	252	215
Europa y Sur América	330	325	303
Europa y Australasia	122	87	85
Todas las otras rutas	1,254	1,209	731
Total del tráfico	3,458	3,456	2,817

Temporada De Cruceros

EN EL MUNDO de hoy, de aviones jumbo y exploración del espacio, el crucero de lujo que lleva su cargamento de felices pasajeros a poca velocidad a través de los soleados mares del sur podría considerarse como parte del pasado.

Pero, como indicación de opulencia, especialmente entre la gente de mayor edad, los cruceros de invierno son más populares que nunca y los viajeros de invierno, aparentemente, cada vez más se están dando cuenta de lo agradable que es vivir en el mar en condiciones lujosas a un precio no más alto que el de un hotel de lujo.

Varios miles de estos viajeros visitarán el Canal de Panamá durante los meses de la temporada de cruceros de invierno de 1970-71. Ya unos 1.300 de ellos visitaron Panamá y el Canal de Panamá en septiembre, cuando llegaron a bordo del transatlántico de la P & O *Canberra*, uno de los barcos de pasajeros más grandes del mundo y el más grande que transita el Canal regularmente.

La lista de cruceros, que siempre es tentativa, incluye varias naves de crucero familiares en el Canal de Panamá y unos cuantos buques nuevos que sólo visitarán Cristóbal y las Islas de San Blas en el Caribe, en cruceros originados en Nueva York, y otros que pasarán por el Canal en viajes más extensos.

Diciembre, enero y febrero son los verdaderos meses de cruceros, pero algunos de ellos llegaron en octubre. El *Kungsholm*, de la Swedish America Line; el *Bergensfjord*, de la Norwegian America Line, y el *Statendam*, de la Holland America Line. Todos transitaron el Canal hacia el sur. Los primeros dos, en cruceros a Sur América, y el *Statendam*, con destino a la costa occidental de Estados Unidos y el Pacífico.

El *Galileo Galilei*, de la Línea Italia, transitó también el Canal en octubre durante un viaje alrededor del mundo, seguido del *Marconi*, de la misma línea, en un viaje similar.

Los cruceros de compras de Navidad, de 15 días, ofrecidos por la Princess Cruises desde la costa occidental de Estados Unidos, estarán a cargo del *Princess Carla* a fines de noviembre y

principios de diciembre. Incluirán visitas a México y Centro y Sur América antes de transitar el Canal rumbo a Florida. En viaje de regreso tocarán en Mazatlán, México, antes de llegar a Los Angeles.

Otros buques que llegarán al Canal durante diciembre son el *Meteor*, en ruta desde Acapulco hacia Cartagena, Colombia; el *Bergensfjord*, de regreso de Sur América, y el *Sagafjord* y *Federico C*, que pararán en Cristóbal durante cruceros por el Caribe. El transatlántico de la German Atlantic *Hanseatic* visitará Cristóbal 2 días antes de la Navidad durante un crucero por las Indias Occidentales.

El *Sagafjord* y el *Gripsholm* deberán transitar el Canal en enero, el primero en ruta hacia Los Angeles y el segundo hacia Sur América. También durante enero se detendrán en Cristóbal en cruceros por el Caribe, el *Hanseatic*, el *Kungsholm*, el *Oceanic* y el *Federico C*.

La nave insignia de la Paquet Lines, *Ranaissance*, efectuará un crucero de 44 días alrededor de Sur América, iniciándolo en Port Everglades, y deberá transitar el Canal por primera vez el 19 de enero. Esta será la primera vez que este transatlántico de lujo, de sólo 4 años de construido, emprenda un crucero tan largo. Aquí lo atenderá la Línea Francesa. El *France*, el buque de pasajeros más grande del mundo, hará un crucero a las Indias Occidentales y Sur América, pero no visitará Cristóbal este año.

Los buques de crucero que deberán llegar en febrero son el transtlántico *Hamburg*, de la German Atlantic, en dos cruceros por el Caribe; el *Stella Oceanis*, en su tercer crucero a las Indias Occidentales con paradas en San Blas; el *Bergensfjord*, el *Federico C*, el *Oceanic* y *el Empress of Canada*.

Los buques de la P & O, que usan el Canal frecuentemente, están entre los buques de crucero que nos visitarán este invierno, debiendo el *Oriana* efectuar un crucero de 2 semanas en diciembre, desde San Francisco a Puerto Vallarta, Acapulco y Panamá. Seguirá en dos cruceros de 3 semanas, en los que añadirá cuatro puertos en el Caribe a los tres ya señalados. Estos cruceros tendrán lugar en enero y febrero.

La P & O ofrece además varios cruceros alrededor del mundo, cuatro cruceros al Pacífico y varios cruceros al Caribe, transitando el Canal de Panamá.

La Matson Lines entrará al Mediterráneo por primera vez durante la próxima primavera cuando su crucero de lujo, el vapor *Monterey*, emprenda un

MOVIMIENTO DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS

Del Pacífico al Atlántico

(Cifras en Toneladas Largas)

Producto	Primer Trimestre del Año Fiscal		
	1971	1970	Promedio 1961-65
Menas, varias	1,756,893	1,214,546	282,514
Azúcar	1,037,297	735,529	693,908
Planchas de hierro y acero, láminas y bobinas	882,534	689,053	N.A.
Tablas y tablones	805,124	748,327	N.A.
Petróleo y derivados	451,421	534,979	490,599
Harina de pescado	415,693	288,192	N.A.
Metales, varios	414,207	369,575	274,741
Produotos alimenticios refrigerados (excluyendo bananos)	284,373	291,200	196,404
Pulpa de madera	264,291	278,237	130,271
Coque de petróleo	256,134	242,136	N.A.
Bananos	244,898	303,068	274,753
Madera laminada y revestimientos	235,875	260,527	N.A.
Hierro y acero manufacturados, misceláneos	231,601	371,343	N.A.
Alimentos enlatados	169,504	170,259	253,387
Alambre de hierro y acero, barras y varillas	167,819	174,657	N.A.
Demás productos	2,870,668	3,053,499	4,746,854
Total	10,488,332	9,725,127	7,343,431

Del Atlántico al Pacífico

(Cifras en Toneladas Largas)

Producto	Primer Trimestre del Año Fiscal		
	1971	1970	Promedio 1961-65
Carbón de piedra y coque	6,196,084	4,837,780	1,526,383
Petróleo y derivados	3,278,060	3,826,069	2,848,139
Maíz	1,403,203	1,199,726	299,197
Metales (chatarra)	1,071,096	932,041	812,008
Frijoles de soya	980,282	548,990	279,937
Fosfatos	935,160	963,716	497,992
Sorgo	799,917	653,914	N.A.
Azúcar	735,502	506,271	367,986
Menas, varias	701,474	517,309	70,671
Trigo	315,007	122,496	179,668
Abonos, varios	268,579	163,660	103,381
Productos químicos, varios	260,488	227,763	161,332
Papel y productos de papel	237,077	225,808	108,532
Hierro y acero manufacturados, misceláneos	170,612	128,736	N.A.
Autos, camiones y accesorios	145,675	155,868	72,861
Demás productos	2,841,631	3,092,139	2,103,541
Total	20,339,847	18,102,286	9,426,628

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

	Primer Trimestre del Año Fiscal				
	1971			1970	Promedio de Tránsitos 1961-65
	Del Atlántico al Pacífico	Del Pacífico al Atlántico	Total	Total	Total
Naves mercantes:					
De gran calado	1,767	1,691	3,458	3,456	2,817
Pequeñas[1]	63	57	120	118	146
Total	1,830	1,748	3,578	3,574	2,963
Naves del Gobierno Estadounidense:[2]					
De alto bordo	95	81	176	374	57
Pequeñas[1]	11	19	30	17	38
Total, ambas categorías	1,936	1,848	3,784	3,965	3,058

1 Naves de menos de 300 toneladas netas o 500 toneladas de desplazamiento.

2 Naves sobre las cuales se acreditan peajes. Antes del 1º de julio de 1951 las naves del Gobierno de Estados Unidos transitaban el Canal gratis.

viaje de 56 días desde la costa occidental de Estados Unidos. El buque, de 20.000 toneladas, partirá el 16 de abril de San Francisco, en un crucero desde el Pacífico, por el Canal de Panamá, hacia el Mar Egeo, el Caribe, el Atlántico y el Mediterráneo.

Naves de pasajeros, siempre populares, que transitan el Canal durante todo el año regularmente, son los de la Shaw Savil que operan entre el Reino Unido y Australia, y los de la Prudential Grace, que van de Nueva York a la costa occidental de Sur América, y los muy populares buques de la Línea Italia que viajan entre Génova, Italia, y Valparaíso, Chile, transitando el Canal por lo menos una vez al mes.

Otro servicio alrededor del mundo que se ha vuelto popular en los últimos años es operado por la Chandres Lines que compraron el *Presidente Roosevelt*, de la President Lines, y el *Lurline*, de la Matson Navigation Co. A. J. Chandres anunció que el *Lurline* se llamará *Britanis* y operará en el servicio alrededor del mundo, vía Australia y Nueva Zelandia, en unión del *Australis* y el *Ellinis*, que transitan el Canal regularmente. Chandres dijo que el *Lurline* será llevado a Grecia para ser renovado completamente antes de regresar al servicio. El *Lurline* es la cuarta nave de la flota de la Matson en tener ese nombre. Otro barco de esa línea llevará ese nombre luego que el actual sea entregado.

Dos armadores europeos cuyas naves usan el Canal regularmente han comenzado un servicio conjunto entre la costa occidental de Norteamérica y Europa. Este servicio será totalmente de furgones marinos dentro de 1 año.

Dichos armadores son la Blue Star Line Ltd., de Londres, representada aquí por Payne & Wardlaw, y la East Asiatic Co., Ltd., de Copenhagen, cuyo agente en el Canal es C. B. Fenton & Co.

La nueva operación conjunta, que será conocida como Scanstar, contará con seis barcos pertenecientes a ambas compañías. Los cargueros convencionales serán reemplazados a partir de junio con cuatro grandes buques celulares de furgones marinos actualmente en construcción.

Los cuatro nuevos barcos, ordenados para reemplazar a los convencionales actualmente en operación, tendrán velocidad de 22 nudos y una capacidad, cada uno, de 900 furgones de 20 pies de largo. Nakskov Skibsvaert, de Dinamarca, está construyendo dos de las naves y Bremer Vulkan, astillero de Alemania Occidental, construye los otros dos. Deberán ser entregados en junio próximo.

Los puertos de escala para la operación inicial incluirán Vancouver, Seattle, Portland, San Francisco y Los Angeles, en la costa occidental, y Dublin, Glasgow, Liverpool, Londres, Rotterdam, El Havre, Goteborg y Copenhagen, en Europa.

La Blue Star opera actualmente un servicio entre Australia, vía el Canal de Panamá, hacia la costa oriental de Estados Unidos y es miembro del Consorcio Asociado de Transporte en furgones que se dedica a operaciones de transporte de esa clase entre Australia y Europa. La East Asiatic ha sido desde hace tiempo una de las principales líneas de transporte entre la Costa Occidental y Europa.

Recientemente, Fred Olsen Interocean Line, que ha estado en la ruta durante 56 años, anunció que dejaría la ruta en octubre. Johnson Line, compañía sueca que desde hace tiempo ha tenido cargueros en la ruta, está cambiando su flota a buques de furgones y colocando en la ruta seis grandes y rápidos buques celulares.

Los barcos de furgones marinos se han desarrollado más lentamente en la ruta de la Costa Occidental a Europa que en la ruta transatlántica y en la de la Costa Occidental al Japón.

Los armadores se han mostrado reticentes en invertir el dinero necesario para buques nuevos sumamente costosos que servirán una ruta de 9.000 millas que requiere el tránsito por el Canal de Panamá y un tiempo prolongado.

Otra inseguridad ha sido la posible competencia de carga en furgones enviada por ferrocarril a la Costa Oriental y de allí por barcos hasta Europa.

El número reducido de naves que se necesitan en una operación a base de furgones marinos usando barcos nuevos, veloces y de gran capacidad ha sido aparentemente un factor mayor en la decisión de establecer el servicio Scanstar, lo mismo que para haber creado otras líneas de furgones marítimos en las principales rutas de carga general en todo el mundo.

TRAFICO POR EL CANAL DE PANAMA

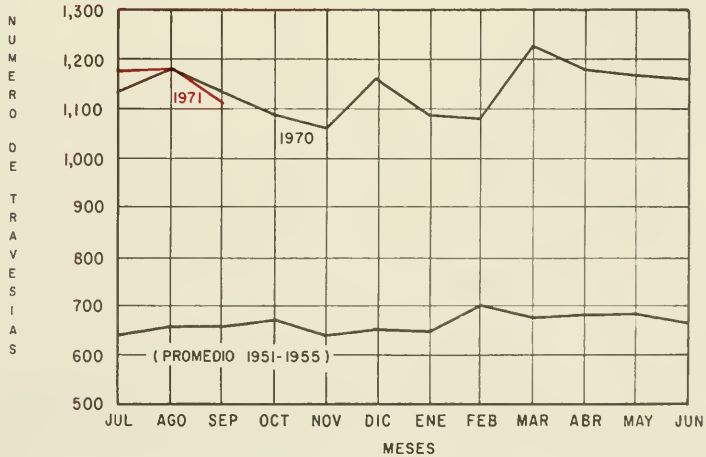
ESTADISTICAS PARA LOS 3 PRIMEROS MESES DEL AÑO FISCAL 1971

TRANSITOS (Naves de Alto Bordo)

	1971	*1970*
Comerciales	3,458	3,456
Del Gobierno Estadounidense	176	374
Gratis	27	26
Total	3,661	3,856
PEAJES °		
Comerciales	$24,326,354	$23,800,368
Del Gobierno Estadounidense	1,105,536	2,075,253
Total	$25,431,890	$25,875,621
CARGA°°		
Comerciales	30,830,271	27,828,948
Del Gobierno Estadounidense	847,480	1,400,274
Gratis	43,067	34,753
Total	31,720,818	29,263,975

° Incluye los peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.

°° Las cifras de carga representan toneladas largas.



¿Qué Se Hicieron

Por Willie K. Friar

EL VESTIDO inmaculadamente blanco, que durante la época de la construcción del Canal se veía tanto en Panamá como el casco protector de los obreros, el lento abanico de cielo raso y los muebles de mimbre, hace tiempo que desapareció de las orillas del Canal de Panamá.

La única ropa blanca que se ve en el Istmo en estos días son los pantalones psicodélicos y modernistas que usan algunos de los jóvenes y los uniformes de las enfermeras y los médicos. Pero hasta principios de 1960, todo hombre bien vestido de estas partes del mundo tenía en su ropero por lo menos un vestido blanco, listo para ocasiones especiales. Muchos lo usaban todos los días.

Con el advenimiento del aire acondicionado y de preciosas telas tropicales muy livianas y de todos los colores, el venerable vestido blanco desapareció. Los vestidos livianos de peso tropical en ninguna otra parte recibieron mejor bienvenida que en el húmedo y caliente clima de Panamá. Las nuevas telas obtuvieron popularidad inmediata entre los hombres, pero algunas resultaron tan transparentes que los hombres, consternados, descubrieron que cuando se ponían esas ropas ligeras tropicales, su ropa interior se convertía en tópico de discusión pública.

Este problema no existía con las telas de los primeros días de la construcción del Canal de Panamá, cuando se hacían vestidos de dril, de lino y de sacos de harina. Generalmente, los vestidos de sacos de harina eran para los días de semanas y no eran nada ridículos, con excepción de cuando no se los blanqueaba debidamente y aún se veía la marca de la Harina Gold Medal. Un empleado ya jubilado informa que un Gobernador de aquel período se presentó una mañana en su oficina con el diseño de la marca claramente visible en el asiento de sus pantalones. El lema de la Gold Medal impreso en los sacos era "Si alguna vez tiene que suceder, ¿por qué no ahora?"

Muchos de los hombres tenían varios vestidos de sacos de harina para el trabajo y decían de ellos que eran "prácticos y atractivos". Había perchas y colgaderos en todas las oficinas del Edificio de Administración y debido al calor, los hombres se quitaban el saco y lo colgaban. Este tratamiento cuidadoso permitía que pudieran usar los sacos durante varios días sin tener que lavarlos, pero puesto que los pantalones eran lavados más frecuentemente, no era raro ver a un hombre que vestía un pantalón blanquísimo y un saco que en comparación parecía ligeramente gris.

El material de los sacos de harina era muy fuerte y soportaba muy bien numerosas blanqueadas. Las lavanderas que buscaban trabajo eran seleccionadas de acuerdo con lo bien que podían lavar y planchar un vestido blanco. Ello significaba mucho hervido, blanqueado y almidonado. Se hacía tanto énfasis en el almidonado que muchas veces los caballeros encontraban que su ropa interior y sus pañuelos también habían sido almidonados. Frecuentemente, los pantalones quedaban tan rígidos que literalmente se paraban solos y muchos afirmaban que servían de respiraderos que permitían que el aire circulara, produciendo un efecto refrescante.

Otros veteranos sostenían que dichos vestidos en realidad eran sumamente calientes, y un calor pegajoso, especialmente alrededor del cuello, los hacía sentir tan mal, que apenas llegaban a la casa se quitaban primero el cuello falso almidonado e inmediatamente el chaleco y el saco. Aunque parezca mentira, los hombres de entonces usaban chaleco en este tremendo calor tropical.

Durante los años 20, la mayoría de los vestidos de sacos de harina eran confeccionados en la Fábrica de Colchones del viejo Departamento de Comisariatos, cerca de la Estación del Ferrocarril en Balboa.

La fábrica no sólo hacía colchones, sino toda clase de artículos. Los sastres eran magos en el arte de convertir los sacos de harina no sólo en vestidos, sino en tela de catres, en uniformes de camareros, en delantales de carniceros, en piyamas para los pacientes del Hospital Ancón, en pantalones bombachos de golf, en cubiertas para sillas y aún, en sombreros y gorras.

Los sacos de 100 libras llegaban al Istmo repletos de harina para la panadería. La lavandería de Ancón los vendía, después de lavados y blanqueados, a 25 centavos cada uno y, por lo común, tres sacos alcanzaban para un vestido blanco. El costo total de un vestido hecho a la medida era de unos $12. A los sastres se les instruía para que el lado del saco donde iba la marca se pusiera para el lado de dentro del vestido por si acaso no había sido bien blanqueado.

Los estilos eran variados. Los había de doble pecho y sencillos, todos con

Los Vestidos Blancos?

amplias solapas. Además, existía el tipo que usaba el Coronel George W. Goethals y unos pocos más, que se caracterizaba por el cuello alto rígido, del tipo mandarín o militar. Los vestidos de Goethals eran de lino y se dice que se los confeccionaba un sastre de Culebra, poblado de la época de la construcción del Canal. Nunca se puso su uniforme del Ejército. Sólo el vestido blanco, que lo tenía inmaculado en todo momento. Muchos insistían en que para permanecer así había que cambiarse de vestido, por lo menos tres veces al día.

Los funcionarios del Gobierno de Estados Unidos frecuentemente traían consigo sus vestidos blancos cuando venían al Istmo. Durante su visita en 1907, el Presidente Roosevelt se retrató con su vestido blanco recorriendo en tren los lodazales del área de construcción y a bordo de una pala a vapor.

Respetando la moda local, el Presidente William Howard Taft decidió renunciar a la levita, por la que era tan conocido, y apareció resplandeciente en un voluminoso vestido blanco.

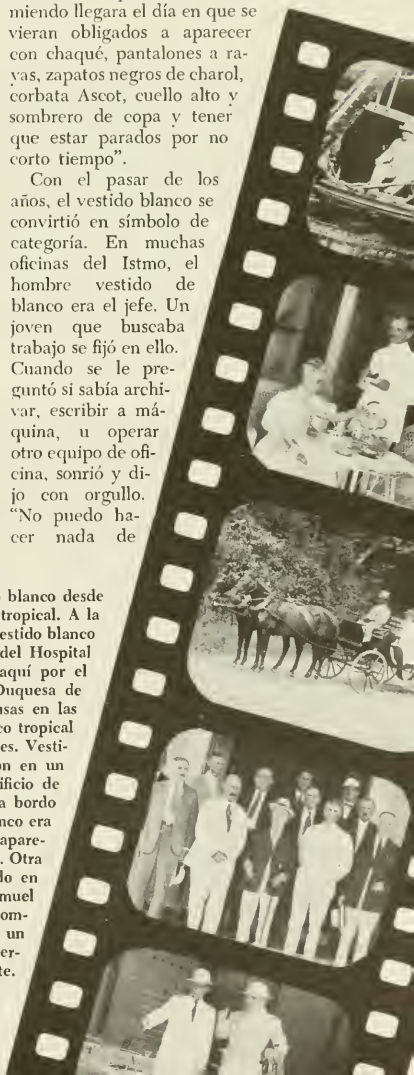
Las notas sociales de aquellos días hablan de bailes en los hoteles Tívoli y Washington, donde tanto los hombres como las mujeres vestían de blanco. Alguien, escribiendo en 1922, decía "El Club Tívoli celebró anoche su baile regular. Estuve allí alrededor de media hora, me encontré con algunos conocidos y observé el baile. Para mí no existe baile tan bello como éste, tan limpio y tan aparentemente fresco—impresión que se debe, según creo, a los vestidos blancos que llevaban hombres y mujeres".

El vestido blanco reemplazó gradualmente a los pantalones de rayas y al chaqué para las ocasiones más formales, y en 1934 el Gobernador J. L. Schley reiteraba en un memorándum sobre protocolo que, "El vestido blanco es el vestido oficial completo para la Zona del Canal y así ha sido reconocido en Panamá durante 20 años o más y, por lo tanto, cuando los funcionarios de la Zona del Canal asistan a funciones de gala en Panamá, para las cuales se prescribe vestido completo, el vestido apropiado que deberán usar es el blanco".

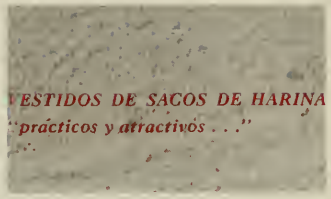
En 1936, cuando el Presidente Electo de Panamá Juan Demóstenes Arosemena, después de larga conferencia, aprobó el vestido blanco de lino con corbata negra de lazo como "el vestido oficial de los miembros de la Asamblea Nacional para la toma de posesión", un hombre se sintió tan agradecido que envió una carta al director del periódico local.

Decía así: "Dr. Arosemena, usted se ha ganado el cariño de innumerables funcionarios que, me consta, estaban temiendo llegara el día en que se vieran obligados a aparecer con chaqué, pantalones a rayas, zapatos negros de charol, corbata Ascot, cuello alto y sombrero de copa y tener que estar parados por no corto tiempo".

Con el pasar de los años, el vestido blanco se convirtió en símbolo de categoría. En muchas oficinas del Istmo, el hombre vestido de blanco era el jefe. Un joven que buscaba trabajo se fijó en ello. Cuando se le preguntó si sabía archivar, escribir a máquina, u operar otro equipo de oficina, sonrió y dijo con orgullo. "No puedo hacer nada de



UN VISTAZO A VIEJOS ALBUMES DE FOTOGRAFIAS muestra la popularidad del vestido blanco desde la época de la construcción hasta 1960 cuando la moda comenzó a desaparecer del escenario tropical. A la izquierda, de arriba hacia abajo: Ceremonias importantes significaban por lo general el uso del vestido blanco como puede verse en gran número durante la inauguración de una placa en las escaleras del Hospital Gorgas. Los vestidos venían en diferentes estilos incluyendo los pantalones cortos usados aquí por el Gobernador M. L. Walker. A la derecha está el Gobernador J. L. Schley. El Duque y la Duquesa de York (más tarde la Reina Isabel y el Rey Jorge VI), visitan la Caseta de Control de las Esclusas en las Esclusas de Gatún escoltados por el Gobernador Walker usando casco blanco tropical. El casco tropical era usado a menudo con el vestido blanco lo mismo que con uniformes blancos por los militares. Vestido inmaculadamente de blanco, el Gobernador Harry Burgess va en un viaje de inspección en un vagoncito de ferrocarril, y aparece con miembros de su personal en las escalinatas del Edificio de Administración. A la derecha, de arriba hacia abajo: el Presidente Theodore Roosevelt sube a bordo de una pala a vapor para ver el trabajo en el Canal durante la época de la construcción. El blanco era tan popular entre las damas como entre los hombres y el Coronel D. D. Gaillard y su esposa aparecen en una bonita vista cuando tomaban el té en su residencia en el viejo poblado de Culebra. Otra escena tranquila en la Zona del Canal muestra al Coronel J. F. Stevens y su esposa paseando en coche. El Gobernador Jay Morrow, a la izquierda, posa con el presidente de la AFL, Samuel Gompers y su grupo en las escalinatas del Edificio de Administración durante la visita de Gompers al Istmo. El Gobernador W. E. Potter y el Gobernador Glen E. Edgerton inspeccionan un trabajo en el fondo de las Esclusas de Miraflores durante una limpieza de las Esclusas. El Gobernador Potter fue el último gobernador de la Zona del Canal que usó vestido blanco regularmente.



de eso, pero sí puedo ponerme un vestido blanco.

Muchas veces se les llamaba vestidos de "Ven a Jesús" debido a que eran el vestido reglamentario para el bautismo en muchas de las iglesias locales.

En 1929, los primeros vestidos blancos ya hechos hicieron su aparición en los comisariatos de la Zona del Canal. Se podía comprar un vestido blanco de dril por $8.95 o uno de lino por $12.95. Se podía conseguir un vestido blanco por un poquito más de lo que costaba un vestido de baño, "de lana de buena calidad que cubría de los hombros a la rodilla" y valía $5.35.

Podía completarse el atuendo con una camisa de velarte de $2.75, con o sin cuello; calzoncillos blancos de algodón y camiseta a 85 centavos cada uno; correa blanca de cuero por $1.20, o tirantes blancos por 75 centavos, y una corbata de nudo corredizo de $1 a $2. Algunos usaban zapatos negros otros usaban también calzado blanco, y completaban con el casco blanco tropical.

Para 1933, en la República de Panamá se producían vestidos blancos y se estaba resolviendo el problema del encogimiento. Un establecimiento publicó el siguiente anuncio:

"Una de las garantías del trabajo de nuestro taller es que los vestidos no se encogen. Cuando las telas llegan del exterior para ser convertidas en vestidos se las somete a un proceso que consiste en dejarlas durante 24 horas en agua hirviendo.

"Luego, los vestidos se pasan por la máquina de lavar, después son enviados al departamento de secado y finalmente se los plancha y se los pule.

"Tenemos tres mesas grandes provistas de máquinas cortadoras eléctricas. A un mismo tiempo los vestidos son medidos y modelados de acuerdo con los tamaños y los estilos. Hay máquinas que cortan 500 vestidos de tres diferentes tamaños al mismo tiempo. Luego, las telas son llevadas a los talleres de confección donde hay un enjambre de trabajadores. Esta nueva sección está dotada de los mejores materiales que se puedan encontrar en cualquier parte.

"La más grande eficiencia se encuentra en las máquinas diseñadas para hacer trabajos especiales. Las hay para hacer ojales, bastillas, bolsillos de pantalones, para coser botones, etc. Tenemos también una, llamada "Máquina de Puntada Fiera" que ejecuta un cosido tan delicado que no se puede ver del otro lado del paño". La fábrica informaba que podían producir de 100 a 200 vestidos diarios.

Para 1960, el vestido blanco casi había desaparecido del escenario local. El Gobernador William E. Potter, fue el último en usar vestido blanco regularmente. Los vestidos desaparecieron del comisariato a principios de 1960 cuando los que quedaban se vendieron a $2.95.

La tradición del vestido blanco en los trópicos ha terminado. Quizás el responsable de ello sea el más influyente de los moldeadores de la moda de hoy día—el científico. Las modas, frecuentemente son el resultado del trabajo en el laboratorio donde se crean las nuevas telas con cualidades especiales.

Durante muchos años se buscó una tela que se pudiera usar en los trópicos, que fuera fresca, ligera, que no se arrugara fácilmente y que conservara la raya.

Ahora, con las telas sintéticas, pasaron para siempre los días del hervido, del blanqueo, del almidonado y del planchado.

Pero todavía cuelgan en muchos roperos de Panamá, en unión de los vestidos nuevos y brillantemente coloridos, muy olorosos a alcanfor, los viejos vestidos blancos.

Hasta ahora, el único paso en esa dirección han sido unos cuantos vestidos blancos de pantalones acampanados, pero nadie se sorprendería, con tantos cambios radicales en las modas masculinas y con el regreso de las patillas y de los estilos de los tiempos antiguos, que de repente hiciera su reaparición el vestido blanco en el escenario tropical.

Un saco de harina de 100 libras del tipo usado para hacer vestidos blancos hace años, es mostrado por Darlene Daly, Reina de la Universidad de la Zona del Canal. El saco es parte de la colección del Museo de la Zona del Canal.

Presidentes los Usaron...

El Presidente Theodore Roosevelt inspecciona trabajo del Canal desde el tren.

El Presidente William H. Taft y el Coronel Goethals.

El Presidente F. D. Roosevelt con el Presidente de Panamá, Harmodio Arias.

El entonces Vicepresidente Nixon y su esposa.

¿Volverán?

Con uno de los pocos abanicos de cielo raso que hay todavía en el Istmo, moviéndose lentamente arriba, John Hibben, luciendo pantalones blancos acampanados y saco doble pecho, observa una fotografía del Presidente Taft y el Coronel Goethals vestidos a la moda de la época de la construcción. John es estudiante en la Universidad de la Zona del Canal. A la derecha: Un bien conservado vestido blanco está colgado en el armario entre varios de muchos colores para ser usado en caso de que la moda vuelva al Istmo.

Una Esmeralda en las "Islas de las Perlas"

Por Louis J. Granger

MAS DE 100 ISLAS, de esplendoroso verdor, que se espera se conviertan en gran atracción turística durante la próxima década, se encuentran agrupadas casi en el centro del Gran Golfo de Panamá, en el Pacífico.

Muy conocido de los panameños y residentes de la Zona del Canal aficionados a los yates y a la pesca, el Archipiélago de Las Perlas está siendo redescubierto gracias a los esfuerzos de un grupo de hombres de negocios de Panamá y del Gobierno panameño, que están interesados en que estas espléndidas islas sean punto obligado de escala para los turistas amantes del sol y del mar.

Gabriel Lewis, presidente de la Corporación Islas de Las Perlas, es la fuerza motriz tras el proyecto y este mes declarará la Isla Contadora abierta al turismo nacional e internacional.

Ya se ha invertido más de $1 millón en convertir la isla en atracción turística y unos $800.000 más serán invertidos en la construcción de un moderno hotel de 50 habitaciones y 16 casas de campo, que estarán listos para enero de 1972. Actualmente existen 10 casas-remolque, de dos recámaras cada una, y dotadas de un sistema central de aire acondicionado. También existe un restaurante y un bar, además de un pequeño almacén donde se puede alquilar artículos deportivos y lo que se necesita generalmente en el agua y en la playa.

A pesar de que la isla sólo tiene 2 millas de largo y ¾ de milla de ancho, posee 13 playas y amplio espacio privado. La isla tiene una pista de aterrizaje de casi 3.000 pies de largo y la corporación posee tres aviones bimotores que proporcionan comunicación con el Aeropuerto de Paitilla en la ciudad de Panamá. El valor del vuelo de ida y vuelta es de $10, pero los dueños de terrenos en la isla reciben un descuento.

El vuelo es de 15 minutos; en lancha se tarda de 1 a 2 horas. La isla está situada en el extremo norte del archipiélago, a unas 35 millas de la ciudad de Panamá. Existen numerosos anclajes para buques de gran calado y un muelle para abastecer de combustibles líquidos a las embarcaciones.

Una vez que el proyecto esté terminado, la Isla Contadora será un paraíso, no sólo para los que aman la vida al aire libre sino para el naturalista.

Robert Peterson y su esposa, que operaban una escuela de navegación a vela en Fort Lauderdale, Florida,

La Isla Contadora, con sus playas tropicales y senderos primitivos, se abre oficialmente al turismo este mes. En la página opuesta, la linda Karen Hughes, que vino de Iowa, escribe en la arena el nombre de su isla favorita y, en la foto de abajo camina por la playa. En la foto de la izquierda, Gabriel Lewis, alma del proyecto, a la derecha, charla con Frank Morrice, cuya compañía tiene los derechos exclusivos sobre la venta de terrenos en la isla. Abajo, un sendero que pasa por la selva virgen.

Paraíso de buscadores de tesoros y cazadores submarinos, las Islas de las Perlas recompensan ampliamente con cosas del pasado, a sus visitantes. Gabriel Lewis y su esposa, Nita Navarro de Lewis, muestran algunos de los artículos encontrados en las islas. Amontonadas, en la hoja que se ve al frente y en la foto de abajo, se ven perlas encontradas en las aguas de Contadora este año.

son los gerentes residentes y ofrecen clases de caza submarina y navegación a vela. Para los amantes de las aventuras, los nativos de las islas cercanas sirven de guías para excursiones de buceo en busca de perlas. La pesca de perlas fue negocio lucrativo en esas islas hasta la década de 1930, cuando aparentemente, debido a la superpoblación de peces y ciertas condiciones endémicas, se vio diezmada la pesquería.

Pero es posible que las madreperlas regresen. Lewis ha coleccionado casi 100 perlas de diferentes tamaños en aguas de Contadora, a 10 pies de profundidad en marea baja. (Las mareas en el Pacífico tienen una variación de unos 14 pies como promedio.)

Para completar las actividades deportivas se añadirán canchas de tenis, un campo de golf de nueve hoyos y varias canchas de volibol.

Lewis ha conservado gran parte de la floresta de la isla consistente en árboles de guayacán, cedro espinoso, robles y demás vegetación típica. Además, ha hecho saber que la mejor manera de conseguir que no se le reciba más en la isla es matando una de las iguanas negras que la habitan. Esta especie alcanza una longitud de hasta 5 pies y, al igual que las demás de su especie, es inofensiva para los humanos.

Lewis planea conservar la belleza natural de la isla y no recargarla de residentes o visitantes. No hay ninguna razón para ello, pues posee otras siete islas en el archipiélago que piensa urbanizar eventualmente. "Todo depende de cómo acepte el público a la Isla Contadora", dice.

Parte de la isla ha sido subdividida en lotes para residencias y, una vez que el hotel esté terminado, se separarán otros sitios para construcción. "La reacción ha sido fantástica", dice Lewis. "No hemos hecho otra propaganda que la de persona a persona y ya ha sido vendida toda la sección subdividida".

Hace sólo 2 años este mes, Lewis estaba pescando solo en una pequeña lancha, cuando tuvo problemas con el motor. Llegó a Contadora en busca de ayuda. "La isla me pareció un sueño", dice. Después de reparar la lancha, regresó a la ciudad de Panamá. "Inmediatamente empecé a averiguar y supe que era propiedad de la familia Pinel quienes se habían dedicado anteriormente al negocio de las perlas. Afortunadamente, los dueños accedieron a venderla.

Lewis preparó un plan de 5 años y en febrero de 1969 el primer tractor comenzó a limpiar el área de la pista de aterrizaje. Desde entonces se ha mantenido allí una fuerza de 70 trabajadores. La Guardia Nacional de Panamá proporcionó equipo pesado para ampliar la pista.

Durante la próxima estación seca, la pista de aterrizaje y todas las calles, incluyendo una carretera que circunvala la isla, serán asfaltadas. Se espera que el proyecto esté terminado en febrero de 1971, junto con un acueducto abastecido por tres pozos artesianos y una planta eléctrica de tres generadores con capacidad de 1,000 kv. Comunicaciones, S.A., instalará 80 líneas telefónicas para las comunicaciones de la isla y seis líneas con la ciudad de Panamá para marzo de 1971, declaró Lewis.

Los primeros lotes se vendieron a $6 el metro cuadrado, los situados frente al mar y a $4 los de tierra adentro. La única restricción que existe es que los planos deben ser aprobados por la administración y que las casas estén de acuerdo con la comunidad. "No se aceptan ideas locas", dice Lewis. Explicó que los dueños de lotes pueden comprar casas-remolque, de dos recámaras y con aire acondicionado, al Instituto Panameño de Turismo por $128 mensuales durante 8 años y sin pago inicial Sin embargo, los lotes para dichas casas deberán ser ajardinados.

Según Lewis, el Archipiélago se convertirá en una atracción turística de primera. "Estas islas florecerán dentro de poco. El Gobierno respalda su desarrollo y está brindando gran cooperación. Aquí existe un gran potencial.

"Panamá tiene una oportunidad excelente para desarrollar una fuerte industria turística. Tenemos lo que todos quieren—sol, bellas playas, la mejor pesca del mundo y un agua limpia y clara", dice.

Lewis no está solo en esta aventura. Frank Morrice III, socio de Ford, Sosa y Morrice, S.A., corredores de seguros y bienes raíces, tiene derechos exclusivos sobre las ventas de terrenos en la isla. Y, al igual que Lewis, Morrice llegó a Contadora con intenciones distintas.

"Supe de la isla y fui allá a ver si compraba un lote. Me enamoré de ella enseguida", dice. Lewis y Morrice se hicieron muy amigos y Lewis ofreció venderle parte del negocio.

Morrice ve de la misma manera el futuro de las Islas de Las Perlas, pero admite que se necesita alguien como Lewis para hacer que se convierta en una realidad. "Gabriel es el zapador, el Robinson Crusoe de las Islas de las Perlas", dice Morrice.

POCO SE SABE, y menos se ha escrito, acerca de las Islas de Las Perlas, excepto que en un tiempo fueron el centro de importantes y lucrativas pesquerías de perlas, que con alzas y bajas duraron unos 400 años.

La primera referencia a dichas islas aparece en una carta escrita por Vasco Núñez de Balboa al Rey de España, firmada el 20 de enero de 1513. Balboa no había descubierto el Océano Pacífico—ello ocurrió en septiembre de ese año—pero ya los indios le habían contado muchas historias acerca del gran "Mar del Sur" que se extendía hacia el horizonte desde el Istmo de Panamá.

Le decía al Rey: "Los indios dicen que hay otro océano a 3 días de camino de aquí . . . dicen que se presta a la navegación en canoas, pues siempre está en calma . . . Creo que hay muchas islas en ese mar . . .Ellos me dicen que hay perlas en abundancia y de gran tamaño, y que los jefes de los nativos poseen canastas llenas de ellas, lo mismo que todos los indios y sus mujeres".

Desde entonces, estas bellísimas islas con sus playas de blanquísima arena, sus riscos escarpados, sus magníficas bahías naturales y una variada y abundante vida animal selvática, han vivido serenamente y sin ser molestadas, mientras sus hermanas del Caribe se convertían en hervideros de turismo.

Mientras las islas del Caribe se llenaban de turistas ávidos de bañarse en "ron y en sol", las Islas de Las Perlas, como Balboa las llamó, pacientemente esperaban que se las redescubriera.

Desde 1901 hasta 1968, cuando Lewis compró la Isla Contadora, habían sido propiedad de la familia Pinel quienes usaban las islas para su flota pesquera de perlas. Los Pinel las compraron a los tataranietos de Félix Moreno quien registró su propiedad sobre la isla y varias otras en las postrimerías del Siglo XVIII. La hija de Moreno las heredó en 1836, época en que la isla se llamaba San Francisco de Asís de Contadora.

José Pinel, de la ciudad de Panamá, corredor de bienes raíces, era un niño para la época en que su familia se dedicaba a la pesca de las perlas. Dice que Contadora y varias otras islas tenían el agua potable que necesitaba la flota pesquera. Pinel cree que Contadora era la isla utilizada, durante la ocupación de los españoles, para contar las perlas y la concha nácar. La palabra misma parece señalar que la isla era un puesto de auditoría de las autoridades españolas para la industria pesquera de perlas.

La familia Pinel permaneció en el negocio—tanto de las perlas como de la concha nácar—hasta 1931, cuando disminuyó la demanda por esta última. En gran parte, la concha nácar era enviada a Alemania, mientras que las perlas se vendían principalmente en París, Londres y otras capitales europeas. Dice Pinel que muy pocas se vendieron en los Estados Unidos.

A pesar de que el Gobierno de Colombia había establecido prácticas de conservación en las pesquerías de perlas antes del comienzo del siglo (Panamá se independizó de Colombia en 1903), la producción de madreperlas disminuyó marcadamente en la década de 1930.

De acuerdo con el Dr. Paul S. Galtsoff, del Servicio de Pesquerías y Vida Animal Selvática del Departamento del Interior de Estados Unidos, quien dirigió un estudio sobre los recursos de madreperlas de Panamá en 1950, los años de inactividad forzosa entre 1939 y 1943 no tuvieron efectos benéficos sobre la población de ostras.

"En 1944 y 1945, cuando las pesquerías fueron reabiertas oficialmente, los buzos se encontraron con que las madreperlas eran extremadamente escasas. También informaron haber visto en varios lugares que antes eran productivos, muchas madreperlas muriéndose o ya muertas", dice el Dr. Galtsoff.

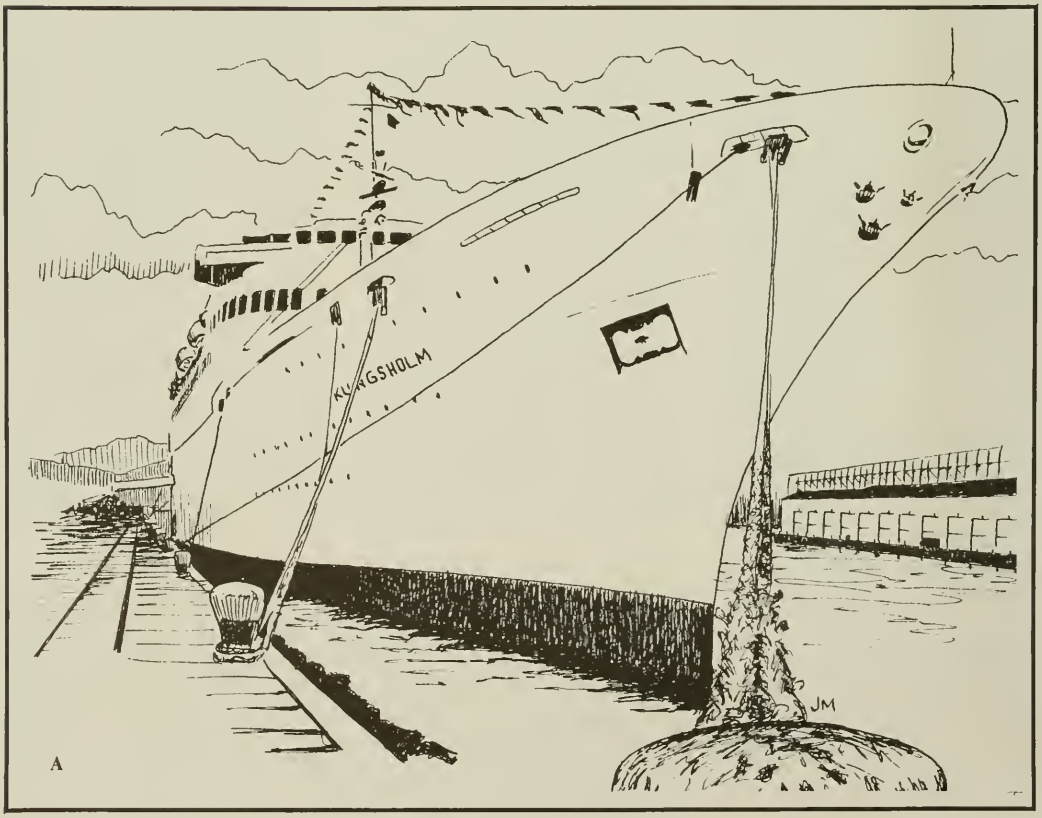
No existen registros sobre el número de perlas extraídas de la Bahía de Panamá durante la ocupación española o de su valor, que probablemente fue considerable. Hasta 1908 no se llevaron registros cuidadosos de las pescas de perlas y madreperlas.

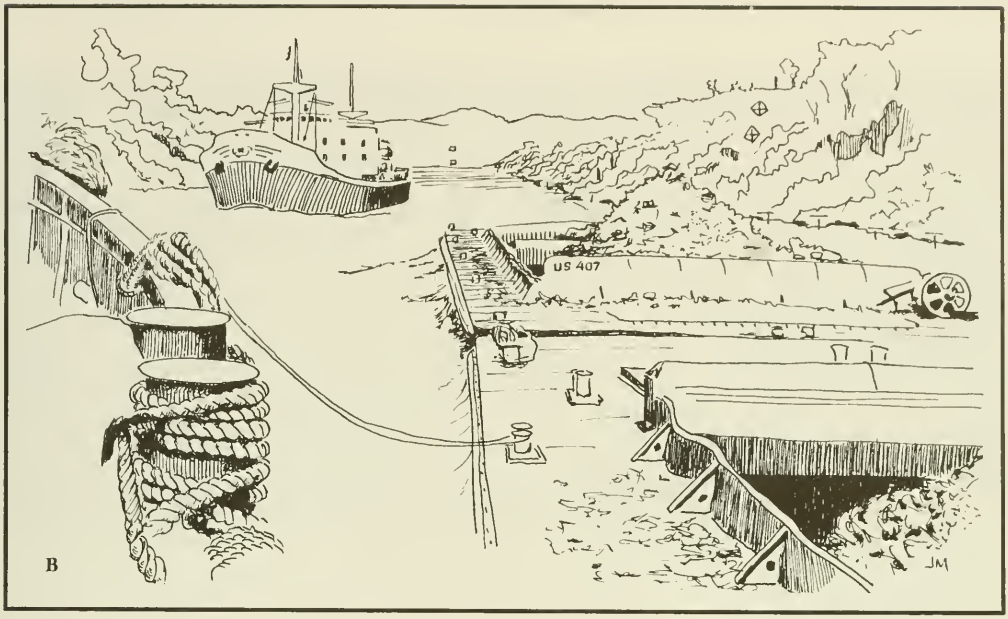
De acuerdo con la Dirección de Estadística y Censo de la República de Panamá, el mejor año fue 1924, cuando se extrajeron de la bahía perlas y madreperlas por un valor de $57.524. En 1938, último año en que se llevaron registros, sólo se informó de una recolección de 3 kilates de perlas por un valor de $275. El año anterior extrajeron 339 kilates con un valor de $10.818.

En la parte superior de esta página, una foto aérea de Contadora a principios de este año. Muestra la pista, una media docena de playas y algunos de los caminos. Un hotel de 50 cuartos será construido cerca de la playa a la derecha del centro. La carta de la Oficina Hidrográfica de la Armada de Estados Unidos muestra algunas de las islas del norte del archipiélago, incluso Contadora, debajo de la Isla Pacheca y a la derecha de Saboga. Las islas están a unas 35 millas de la ciudad de Panamá.

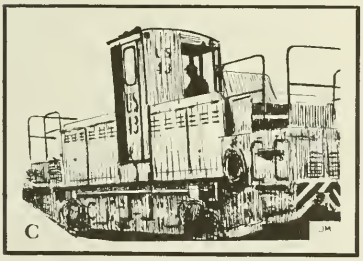
Dibujos Sobre el Canal

En la mente de los aficionados a los barcos y al mar, todas las embarcaciones, ya sean viejas o transatlánticos de lujo, les traen escenas de lugares lejanos y exóticos que los hacen suspirar deseando estar en alta mar. Los que visitan el Canal de Panamá se sienten igual cuando observan cómo transitan los barcos dirigiéndose a todos los rincones del mundo. John B. Morton, artista aficionado y auditor en la Auditoría General del Canal, ha dibujado en tinta algunas de las escenas de la vía interoceánica. El dibujo "A" (abajo) muestra al transatlántico Kungsholm, *de la Swedish America Line, atracado en Balboa. En la página opuesta, el dibujo "B" muestra un carguero transitando por el Corte Gaillard, durante las operaciones de ampliación de ese sector. El dibujo "C" muestra una "mula" guiando por las esclusas una nave a la que sujeta con gruesos cables de acero, mientras que el dibujo "D" muestra al remolcador* Gulf Raider *ayudando a las naves a entrar en aguas del Canal. El superportaaviones norteamericano* Constellation, *en el dibujo "E", completa la serie de dibujos. El* Constellation *es demasiado grande para transitar el Canal.*

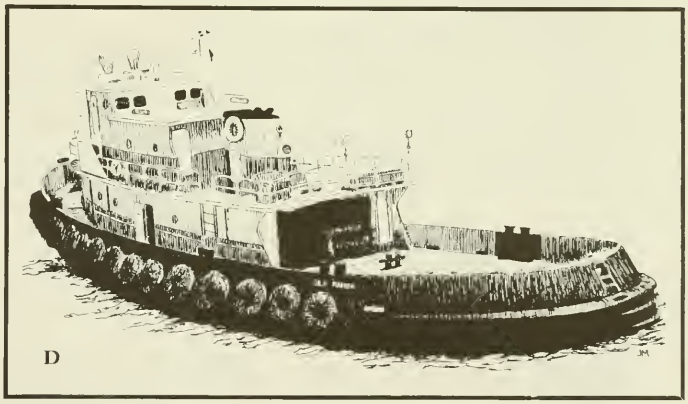




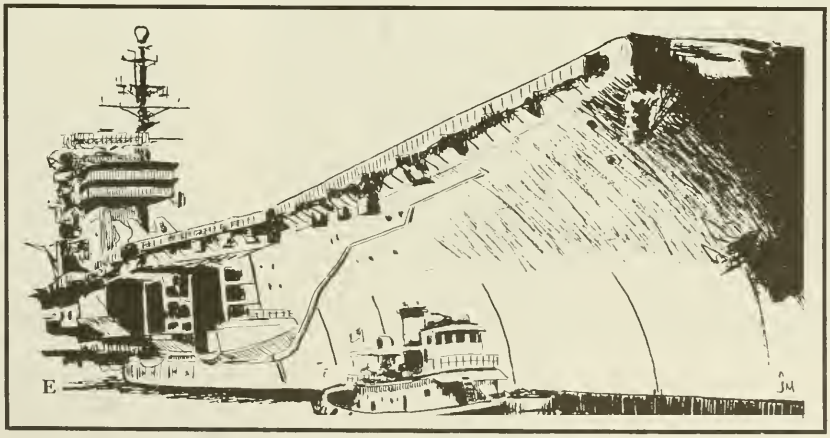
B



C



D



E

El Sombrero Típico De Panamá

Por José T. Tuñón

EN LAS casas de familias panameñas de arraigado ancestro hay siempre un lugar, considerado como el santuario de la tradición, donde se guarda la pollera de lujo de la dueña de la casa y el vestido montuno del jefe de la familia. Son los vestidos típicos nacionales de Panamá. La cabeza de la dama se adorna con bellas y costosas joyas, la del caballero, con un sombrero "montuno", o campesino, de finísima calidad.

El sombrero montuno, a pesar de que se hace en Panamá, con la misma materia prima con que se manufacturan los "sombreros Panamá", o "Panama hats", como los llaman en inglés, son muy diferentes a éstos.

La forma de este sombrero no tiene nada de extraordinario. La copa es de tamaño normal, de unas 6 pulgadas de alto, es redondeada o plana en la parte superior y no tiene mayor pretensión que la finura de la fibra con que se le fabrica.

El sombrero montuno, no es prenda exclusivamente masculina, lo usan también las mujeres de la campiña panameña.

Una de las mejores descripciones de cómo las mujeres usan el sombrero montuno nos la da la Profesora Dora Pérez de Zárate, de la Universidad Nacional de Panamá y gran cultora del folklore panameño, en su ensayo monográfico "La Pollera Panameña". Dice así:

"La campesina de los campos ocueños o veragüenses prefiere su sombrero blanquito, de copa redonda, sin ningún adorno especial ni forma particular en el ala. No sólo usa este sombrero con la muda de diario, sino que también, cuando le agrada, lo usa con su pollera de encajes. Las gentes de la Provincia de Herrera aledañas a las tierras santeñas; las de la Provincia de Los Santos y las del resto del país, usan sombrero 'pintao' sólo para vestir la pollera 'montuna' y cuando usan la de encajes, el tocado es otro. Hay que ver la gracia con que las mujeres de Los Santos lucen su sombrero 'pintao'. Tienen un estilo para colocarlo que parece salir de las manos que lo ejecutan. Este sombrero no lo hemos visto con cintas ni motas de lana y se distingue del ocueño en que la copa es plana. Las motas y las cintas son adición de la capital, para hacer más festivo el vestido en época de Carnaval. Las campesinas no los usan".

En sus palabras, la Profesora de Zárate nos ha introducido las diferentes clases de sombreros montunos que existen en Panamá. El de trabajo, el "ocueño o blanquito" y el "pintao".

Todos se confeccionan con la misma materia prima; el cogollo de una palma, que apenas si llega a crecer unos 5 pies de alto. Crece silvestre en las altas montañas de las Provincias de Coclé y Veraguas, en un área situada a unas 100 millas al occidente de la ciudad de Panamá y se la llama bellota. En otras partes de nuestra América se conoce como bombonaje y como palma jipijapa en el Ecuador.

En esas montañas de Veraguas y Coclé vive una raza de hombres de cor-

Victoria Domínguez, residente de La Pintada, prepara la fibra para hacer sombreritos pintados que se dan como recuerdo a las personas que asisten a fiestas de familia en la ciudad de Panamá.

Un campesino de los campos de Ocú, con el rostro curtido por el sol y los elementos, luce con orgullo su sombrero blanquito de fiesta durante la Feria de San Sebastián de Ocú.

ta estatura, robustos, de pelo lacio, ojos muy inteligentes y tez bronceada, a quienes los panameños llaman cariñosamente "cholos". Llevan adentro el ancestro del indio americano mezclado con la sangre de los conquistadores españoles. Sus mujeres son las que en época remota iniciaron la confección de los sombreros que han llegado a convertirse en identificación del panameño.

Un caminante que pase por las tortuosas veredas de las altas montañas de El Copé y El Harino, mucho más arriba de Penonomé, capital de la Provincia de Coclé, se sorprenderá de ver que a las 4 de la madrugada titilan las luces de rústicas linternas en las casas de los cholos. Alumbran a las mujeres que se dedican a tejer sombreros entre las 4 y las 8 de la mañana, pues es cuando el ambiente cargado de humedad da a la fibra más finura, flexibilidad y perfección. Durante el resto del día guardan su labor envuelta en trapos húmedos.

Obtienen las fibras deshilachando el cogollo de la palma de la bellota con una aguja. Luego de dejar las fibras al sereno hasta que tomen consistencia, las envuelven en trapos mojados para que estén en buenas condiciones cuando las vayan a usar. Utilizando hormas de madera, las mujeres van tejiendo la fina fibra en una sola trenza hasta terminar el sombrero. Los sombreros ocueños son de fibra blanca. Sólo llevan en el borde del ala un tejido con fibra negra que apenas si llega a tener 1 centímetro de ancho. Se adorna con un cordón negro o de otros colores.

El sombrero "pintao" se llama así por las "pintas" o dibujos que las artífices indígenas hacen entretejiendo la fibra de bellota blanca con la negra. Siendo una industria completamente individual, es la imaginación de la artesana la que va escogiendo las formas del diseño y la variedad de ellos es casi infinita.

La fibra negra que utilizan es la misma bellota, teñida con una arcilla especial que constituye un secreto guardado celosamente por los cholos y que imparte a la bellota un tinte negro indeleble.

La industria del sombrero montuno es antiquísima. No se sabe cuándo comenzó. Hay personas conocedoras, como Elías Vega, experto sombrerero de Penonomé, que dicen que se remonta a los tiempos precolombinos. La verdadera historia del sombrero montuno de Panamá no ha sido escrita todavía y este artículo sólo recoge lo más sobresaliente de su confección y simbolismo.

En 1914, el Gobierno de Panamá contrató a un distinguido ciudadano estadounidense, Federico E. Libby, con el cargo de Inspector General de Educación. Cuando Libby se enteró de la industria sombrerera que existía en las montañas de Coclé, en los alrededores de la Pintada de Penonomé y en Ocú, trajo un sombrerero experto del Ecuador, el maestro Francisco Lara, y estableció en Penonomé una escuela en que se enseñaba a confeccionar los famosos sombreros Panamá.

Los graduados de esa escuela, que funcionó hasta los años 20, se regaron por los campos de Coclé y por los de la Provincia de Herrera, donde está Ocú, y el resultado fue que la industria del sombrero nativo mejoró. Así fue como un norteamericano dejó las huellas de su labor en la industria del sombrero montuno de Panamá. "Las huellas de Mr. Libby en la educación panameña todavía perduran", dice el gran historiador Don Ernesto J. Castillero R.

En los últimos años, el Gobierno de Panamá y las Naciones Unidas, por medio del SENAPI, Servicio Nacional de Artesanía y Pequeñas Industrias, han dado gran impulso a la industria del sombrero nativo y han creado otras similares.

Pero todavía, los verdaderos sombreros montunos, los finos sombreros "pintaos" son los que a la luz de las "guarichas", o rústicas linternas, manufacturan las manos hábiles de las cholas en las altas montañas, entre las 4 y las 8 de la mañana. Hay sombreros montunos que llegan a costar más de $25.

El panameño suele usar el sombrero más fino en los días de fiesta, para bailar el tamborito, el baile nacional de Panamá. El distinguido escritor panameño Román B. Reyes, dice: "El sombrero montuno es imprescindible para el hombre que baila el tamborito. Es emblema del entusiasmo masculino y de su enamoramiento, prerequisto para sus gestos de tributo y admiración para la mujer, que junto con él goza del placer de los bailes nativos".

Esta linda muchacha panameña lleva puesto un fino sombrero pintado. Al hombro lleva un cántaro hecho de calabaza.

Hay un día en que el sombrero montuno, ya sea el "pintao" o el ocueño, reina hasta en los salones más aristocráticos de la ciudad de Panamá. Es el Domingo de Carnaval, el día que Panamá dedica a glorificar el traje nacional, la Pollera. Las panameñas se engalanan con sus polleras más lujosas y todo panameño, que se precie de serlo, se viste con su montuno ricamente bordado y luce con orgullo su sombrero montuno.

Matrimonio en Ocú. Todos van con su sombrero blanquito u ocueño, incluso el novio (debajo de la bandera blanca del centro). La novia va descubierta y se adorna con joyas de oro puro que han pertenecido a su familia durante generaciones. Las banderas sirven para alegrar más el ambiente.

RINCON CULINARIO ABORDO DEL DONIZETTI

Napolitano de mucho ingenio, el chef Giuseppe Panariello prepara una cena de gourmets en la cocina del "Donizetti". Cada plato que crea es una obra de arte.

Por Fannie Hernández

RINCON CULINARIO se hizo a la mar para explorar la cocina italiana a bordo de la motonave *Donizetti*, de la Línea Italia, que en unión de sus dos buques gemelos el *Verdi* y el *Rossini* transita el Canal de Panamá regularmente en sus viajes desde el Mediterráneo hasta la costa occidental de Sur América.

Cuando llegó a la Zona del Canal, el 26 de junio de 1963, el *Donizetti* era el primero de tres barcos que reemplazarían al *Marco Polo*, *Amerigo Vespucci* y *Antoniotto Usodimare*, que durante 15 años habían estado prestando ese servicio. El *Verdi* y el *Rossini* entraron en servicio poco después y las tres embarcaciones, que hacen cada una seis viajes al año, son en estos momentos las únicas naves de pasajeros en esa ruta. Las naves de la Línea Italia han estado usando el Canal desde que fue abierto al tráfico y desde 1916 existen oficinas de la Línea Italia en Cristóbal.

En una ruta que se origina en Génova, las naves cargan multitud de artículos manufacturados que van desde obras de arte, finos encajes y cristal de Murano, hasta máquinas de escribir, motonetas, mármol, vinos y maquinaria para la industria pesada. Al descargar en los puertos sudamericanos, llenan sus bodegas con cobre de Chile, algodón del Perú, cacao del Ecuador y café de Colombia con destino a Europa.

Las blancas naves, de moderno diseño, son iguales con excepción de diferencias menores en su decoración interior. Con capacidad para 550 pasajeros y una tripulación de 250, prestan atención muy especial a sus pasajeros y también proporcionan servicio de carga, correo y de transporte de automóviles. A pesar de que no se pueden comparar con los grandes transatlánticos italianos *Michelangelo* y *Raffaello*, que la Línea Italia opera en sus cruceros por el Caribe y otras rutas, estas naves, más pequeñas, están completamente dotadas de aire acondicionado con camarotes muy cómodos, piscinas, grandes salones, bares, bibliotecas y restaurantes para sus 150 pasajeros de primera clase y 400 de clase turística. Son muy populares entre los viajeros sudamericanos.

Fiel a la tradicional excelencia de la cocina italiana, la de a bordo de esos buques combina la saludable sencillez de platos regionales con alimentos internacionales soberbios. Los menúes incluyen una infinita variedad de especialidades italianas, platos regionales y comidas típicas de Sur América y Europa.

La hora de comida a bordo del *Donizetti* le recuerda a uno que fue Italia la madre de la Cocina Continental Europea y no Francia, cuya fama vino mucho después. (Fue Catalina de Médicis, la novia de 14 años de edad de un joven que después se convirtió en Enrique II, quien en 1533 llevó a Francia un grupo de jefes de cocina florentinos y los refinamientos de la cocina y de la comida de la Italia del Siglo XVI, junto con los buenos modales en la mesa, la elegancia

de la mantelería fina y el uso del tenedor.)

El desayuno no es comida importante en Italia y no es complicado. La primera comida del día consiste en jugo, café negro, leche, huevos, panecillos dulces, mantequilla y mermelada.

Pero el almuerzo y la cena son otra cosa. Cada plato es una obra maestra. Una "colazione" (almuerzo) y una cena a bordo del *Donizetti* comienza con cuatro jugos a escoger, antipastos (hor d'oeuvres) que pueden incluir tajadas sumamente delgadas de jamón "prosciutto" y mortadela, anchoas, hongos en escabeche y cogollos de alcachofa, aceitunas tanto verdes como negras, pescado, rábanos, hinojo, ajíes rojos y verdes, huevos a la Bellevue, ensalada de pollo y sardinas, todo acompañado con vino blanco seco. Luego vienen tres sopas a escoger. El antipasto y la sopa están supuestos a ser aperitivos para el plato de pastas que viene a continuación. Este puede ser de rabioles, macarrones o cualquier plato de pastas o de arroz. Tres variedades de huevos son seguidas por dos platos de pescado. Luego viene el "piatto straniero", o plato extranjero, que puede ser un plato típico de Sur América o España.

Continúa el menú con la especialidad del día, que puede ser croquetas de jamón, pollo o rosbif, seguido de tres especialidades en carnes a la parrilla. Se ofrecen dos vegetales y cuatro clases de papas. También se ofrece un ambigú de carnes frías que consiste en seis variedades de carne de res y de ave, a escoger, y número igual de ensaladas y salsas. De acuerdo con la tradición europea, lo acompaña una gran variedad de quesos y frutas frescas, secas o cocidas. Varios postres, helados y refrescos ponen una nota final a esta experiencia gastronómica difícil de olvidar.

Giuseppe Panariello, chef del *Donizetti,* es un napolitano muy complaciente y dio al Rincon Culinario las recetas de varios platos regionales de Liguria, región situada en la costa noroeste de Italia. Para el almuerzo escogió "Lasagne alla Portofino"; fideos con salsa verde de ajo y albahaca llamada "Pesto alla Genovese"; "Caciucco alla Ligure", un guisado de calamar; y para postre, "Sacripantina", pastel en capas generosamente empapado en un cordial italiano llamado Strega. Las recetas sirven a seis personas.

Lasagne alla Portofino

2¼ tazas de harina
4 huevos
¾ de cucharadita de sal

Cierna harina y sal en una cacerola grande. Haga un pozo en el centro de la harina y añada un huevo a la vez, mezclándolo bien luego de cada adición. Colóquelo en una tabla ligeramente espolvoreada de harina y amáselo hasta que esté suave. Déjelo convertido en una lámina delgada y córtelo en cuadrados de 2 pulgadas. Déjelo endurecer.

Pesto alla Genovese

2 tazas de hojas frescas de albahaca
2 clavos de ajo
1 taza de nueces
1 taza de queso parmesano rallado
1 taza de aceite de oliva

Ponga todos los ingredientes en un mezclador, añadiéndole el aceite poco a poco hasta que la salsa tenga la consistencia de una crema gruesa. Hace alrededor de 2 copas.

Mientras la lasaña se asienta, cocine 1 libra de habichuelas tiernas y frescas y hierva 1 libra de papas. Corte las papas en rebanadas de ¼ de pulgada de grueso. Manténgalas calientes.

Cocine la lasaña poniéndola en agua salada hirviendo (unos 8 litros de agua). Cocínela rápidamente, descubierta, por unos 10 ó 15 minutos o hasta que esté suave. Añada 1 cucharada de aceite al agua hirviendo para evitar que la lasaña se pegue. Séquela.

Coloque la lasaña en un plato hondo de servir y mézclela con las habichuelas y las papas. Eche el pesto encima de la lasaña y sírvala.

Caciucco alla Ligure (Guisado de calamar al estilo de Liguria)

1 libra de calamar, cortado
2 cebollas, picadas
1 zanahoria
2 tallos de apio
¾ de taza de aceite de oliva
1 hoja de laurel
½ taza de vino blanco seco
1 diente de ajo
½ taza de perejil
1 lata de 1 libra de tomates en rebanadas
1 libra de hojas de acelga suiza
1 taza de agua
pimienta al gusto

Corte los vegetales en tiras y fríalos en aceite de oliva con la cebolla y el calamar, cocinándolos hasta que se hayan mezclado bien. Añada el vino, y cuando éste haya sido absorbido, añada el ajo y el perejil ya molidos en un mortero. Añada los tomates y cocine todo alrededor de 10 minutos con llama mediana. Añada el agua y las hojas de acelga suiza que ya habrán sido cortadas en tiras. Añádale pimienta y cocínelo por unos 40 minutos.

Sacripantina

6 huevos
1 taza de azúcar
1 taza de harina
¼ de cucharada de sal
1 libra de mantequilla
2 tazas de azúcar en polvo
2 onzas de chocolate

Bata los huevos y añada el azúcar, mezclándolos bien. Gradualmente, añada la harina que previamente habrá sido cernida con la sal. Bátala hasta que quede suave. Viértala en un molde de pastel o torta ligeramente rociado con harina. Póngalo en el horno, calentado a unos 350 grados F., durante 20 minutos o hasta que la torta se sienta flexible al tocarla.

Tres de los camareros del "Donizetti" se sienten orgullosos de la gran variedad de postres que diariamente se sirven a bordo de los buques de la Línea Italia.

ITALIA

Madre de la Cocina Continental Europea

Haga una crema con la mantequilla y el azúcar. Bátala hasta que esté esponjosa. Divida la crema en dos partes y añádale a la mitad de la crema 2 onzas de chocolate derretido y no endulzado.

Cuando la torta se enfríe, córtela en tres capas. Coloque la primera capa en una escudilla de 2 litros, rocíela con Strega (un cordial para después de cena dulce, perfumado, de un amarillo dorado que hacen en Italia). Luego cúbrala con la crema de mantequilla. Coloque la segunda capa sobre la primera y también rocíela con Strega y cúbrala con la crema de chocolate. Añada la tercera capa y rocíela también con Strega. Dejela así por varias horas y luego use la escudilla como plato de servir.

Para la cena, el chef proporcionó más recetas de Génova: "Minestrone alla Genovese", una substanciosa sopa de vegetales frescos. (Minestrone viene de una palabra latina que significa "repartir", y era costumbre que en los viejos tiempos los monjes tuvieran siempre un caldero sobre el fuego, listo para alimentar a los viajeros hambrientos que pudieran llegar). Otra receta fue "Cima alla Genovese", ternero y panecillos de ternera estofada con huevo para ser servidos en frío, y "Crostata alla Genovese", un pastel de mermelada.

Minestrone alla Genovese

Haga un buen caldo de carne y huesos picados. Una libra de huesos y 2 libras de carne, más 1½ libra de sal, primero hervidos y luego cocidos a fuego lento en 2 litros de agua durante unas 2 horas, hacen una base sustanciosa para esta sopa. (Asegúrese de quitar la espuma cuando cocine el caldo.)

½ libra de repollo
¼ de libra de acelgas suizas
¼ de libra de habichuelas
½ libra de guisantes
¼ de libra de papas
¼ de libra de zucchini (calabaza italiana)
2 cucharadas de pesto

Corte todos los vegetales al tamaño de los guisantes (con excepción de 1 ó 2 papas, de acuerdo con su tamaño, que luego se majan para espesar la sopa). Cocínelos en el caldo alrededor de ½ hora. Añada ½ libra de macarrones que hayan sido sancochados en agua salada. Cocine hasta que los macarrones y los vegetales estén tiernos. Añada 2 cucharadas de pesto, la salsa verde mencionada anteriormente, y cocínelos por unos minutos más. Se sirve con pan italiano.

Cima alla Genovese

Haga que le saquen los huesos al pecho de una ternera y haga una cavidad dentro de él. Rellénelo con lo siguiente:

1 libra de jamón o mortadela, en cubitos
1 libra de ternera, en cubitos
6 huevos, bien batidos
½ taza de queso parmesano, rallado
1 taza de guisantes cocidos
1 cebolla picada finamente
⅛ de cucharadita de nuez moscada
una pizca de orégano

Fría la cebolla en poco aceite, añada el jamón, la ternera y cocine por unos minutos. Añada los huevos y demás ingredientes y rellene la cavidad con esa mezcla. Cosa los bordes con un hilo fuerte y doble. Coloque el pecho de ternera relleno en un trapo limpio y enróllelo fuertemente dentro del trapo. Apriete el rollo con un hilo atando bien los extremos. Póngalo en una olla de agua salada y hiérvalo por ¾ de hora. Sáquelo del agua y apriételo para que se salga toda el agua. Coloque un peso sobre el rollo de carne para que termine de salir el agua restante. Cuando se enfríe, sáquelo del paño. Córtelo en rebanadas y sírvalo frío.

Cima alla Genovese.
Tajadas de Ternera en Frío.

Crostata alla Genovese

2½ de tazas de harina cernida
¾ de taza de mantequilla
⅞ de taza de azúcar

Eche la harina y el azúcar en un recipiente, luego de cernirlas. Corte la mantequilla y haga una masa con la harina y el azúcar. Amásela y haga una costra de pastel, dejando suficiente pasta para que se puedan hacer tiras para cubrir el pastel. Llénelo con 1 libra de mermelada de durazno o melocotón. Haga un diseño de enrejado con tiras de la costra y cepíllela con clara de huevo. Hornee todo a calor moderado durante 30 minutos o hasta que adquiera un color dorado.

ALMUERZO

ENTREMESES: Jamón crudo de Parma, Salchichón Húngaro, Jamón cocido Emiliano, Alcachofas Romanas, Mantequilla, Huevos rellenos Cardinal, Tomate a la Nicoise, Niervos de ternera a la Veneciana, Jurel en aceite, Aceitunas negras.
PLATO DEL DIA: Cotechino Negroni con lentejas, Croquetas de jamón con Madera.
HUEVOS: Tortilla con hongos, Revueltos a la Española, Al plato "Rotomago".
PESCADOS: Ombrina al horno, Filetes de mostela a la Inglés.
A LA PARRILLA: Codornices de viña sobre tostada, Entercosta a la Francés, Chuletas de cerdo con manzanas.
LEGUMBRES: Broculis, Macedonia de legumbres.
BUFFET FRIO: Costillas de cerdo con salsa manzanas, Gelatina gastronómica, Lomo de buey, Pichones en escabeche, Paté de hígado, Pecho de ternera relleno, Genovés.
ENSALADAS: Mixta, Lechuga, Tomate, Remolachas.
QUESOS: Brie, Emmenthal, Stracchino, Bel Paese, Cremini, Caciotta.
POSTRES: Tarta Sublime, Embutidos Venecianos, Cubeletti Genoveses, Pastelería surtida.
HELADOS: Copa Fantasía, Sorbete de durazno.
FRUTAS FRESCAS: Piña, Peras, Naranjas, Papaya, Sandía, Melón.
BEBIDAS: Café Italiano, Leche fresca, Sanka, Nescafé, Hag, Té Ceylón, Manzanilla, Menta, Boldo, Tilo.

Los menúes de los barcos de la Línea Italia harían saltar de alegría a Enrique VIII. Impresos en español e italiano, en el almuerzo incluyen todos los platos usuales, además de croquetas de jamón bañadas en vino de Madeira, faisán asado en tostadas, pichones marinados y fritos, lo mismo que pecho de ternera relleno.

Aclarando

Los Idiomas

Habiendo sido traductor oficial del Canal de Panamá durante más de 33 años, Enrique A. Lapeira, quien se jubiló hace 20 años, todavía goza con una visita ocasional a la Sección de Traducción. A la izquierda está William O'Sullivan, actual jefe de la sección, y la traductora Aurora F. Courchaine.

UN PEQUEÑO personal de expertos políglotas se encarga de evitar que el Canal de Panamá se convierta en una Torre de Babel. Hacer posible que personas de muchos países, de diferentes y a veces exóticos idiomas, se mantengan en comunicación es la labor de la Sección de Traducción de la División de Servicios Administrativos.

Dicha responsabilidad es monumental, si se considera que una vía interoceánica como el Canal de Panamá, atrae naves y gentes virtualmente de todas las naciones marítimas del mundo.

Un incidente, en el que un marino turco se vio cerca de la muerte, es típico de los problemas que se presentan. El marinero tenía el apéndice perforado, fue sacado de su barco y llevado al Hospital Gorgas. El decirle la gravedad de su estado y la necesidad de operarlo fue tarea de la Sección de Traducción, que proporcionó los nombres de cinco personas en el sector Pacífico que hablan turco. Uno por uno fueron llamados, pero ninguno pudo ser conseguido directamente. Sin embargo, cuando se efectuaba la última llamada, varios de ellos habían contestado y antes de 1 hora los demás se habían presentado en el Gorgas para ayudar a su compatriota.

Idiomas Raros

Una de las exigencias que se le hacen a dicha sección es que mantenga una lista de personas que hablan idiomas tales como ruso, polaco, finés, hebreo, coreano, japonés y chino, lo que la convierte en un "banco de idiomas".

De vital trascendencia en la División de Servicios Administrativos del Canal de Panamá, la importancia y el crecimiento de esta sección han estado ligados a nuevos y mayores requerimientos en la solución de problemas que, por la diferencia de idiomas, se presentan en la operación de la vía interoceánica.

El personal de esta oficina puede muy bien recibir el apelativo de "enciclopedias ambulantes". Como intérpretes o traductores de documentos oficiales, manuales de adiestramiento, reglas de seguridad, papeles legales y correspondencia de rutina, lo mismo que como fuente donde se consigue la terminología médica, científica, tecnológica, mecánica y de ingeniería, de ellos se espera que traduzcan no sólo las palabras sino el pensamiento, expresando exactamente la idea y el humor del escritor.

El Primer Traductor

José de Lavandeyra (q.e.p.d.), quien vino al Canal durante los días de la construcción como contador, fue el primer traductor del Canal. Nacido en Brasil, se había nacionalizado norteamericano. Había vivido en Francia y hablaba perfectamente seis idiomas. Cuando sus talentos lingüísticos fueron descubiertos fue destinado a la Dirección de Correspondencia, donde permaneció hasta su muerte en 1916.

Lavandeyra fue reemplazado por Enrique A. Lapeira, colombiano que había trabajado desde 1904, como archivero del Ferrocarril en Cristóbal. En 1915, cuando las oficinas del Canal fueron consolidadas en el Edificio de Administración, Lapeira vino junto con sus archivos. Poco después del traslado, se le ofreció la posición de traductor.

No Tuvo Alternativa

Lapeira, que tiene 83 años, recuerda que cuando el Secretario Ejecutivo lo llamó a su despacho y le preguntó si le gustaría ser el traductor oficial del Canal, respondió: "Sí, por supuesto, muchas gracias, señor", y se sintió tan contento que apenas si escuchó al secretario cuando agregó que también se necesitaba saber francés. Caminaba hacia la puerta cuando se dio cuenta de que había aceptado y no sabía francés. Luego, cerró la puerta sabiendo que no le quedaba otra alternativa que aprender francés. Y lo hizo. En 3 meses.

A los pocos años dominaba no sólo el francés sino el italiano y todavía lee en dos idiomas diariamente.

Lapeira se nacionalizó norteamericano y durante más de 33 años fue el traductor oficial del Canal. Ocupó unos cuantos pies cuadrados de espacio en el balcón del segundo piso del Edificio de Administración. Sus deberes incluían también el contacto directo, por teléfono o personalmente, con funcionarios y diplomáticos en la República de Panamá. Lapeira se jubiló en 1950 y vive con su esposa en la ciudad de Panamá. Sin embargo, antes de jubilarse, adiestró a un joven que actualmente es el jefe de una bien ampliada Sección de Traducción.

Enormes Cantidades

William O'Sullivan, que domina siete idiomas, y su personal de cinco traductores políglotas, tienen la responsabilidad de traducir una enorme cantidad de comunicaciones escritas (y orales) de las transacciones diarias del Canal.

Las traducciones de un típico día de trabajo en la unidad pueden incluir uno o dos documentos legales, dos o tres cartas para el Gobernador de la Zona del Canal, una nota oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores de Pana-

Las traductoras Olga J. Stanziola, a la izquierda; Marcia B. de Ortega (sentada), Aurora F. Courchaine (de pie) y Sofía de Magallón, a la derecha, quienes se encargan de traducir al francés, italiano, portugués y español, son también estenógrafas bilingües.

má, varias cartas a empleados de habla hispana y una gran cantidad de tiempo dedicada al proyecto especial del Gobernador de "Poner en Español Todo lo que se Necesite Saber", incluso capítulos específicos del Manual de Personal y del Código de la Zona del Canal, además de otros reglamentos.

Formando una especie de dirección de información sobre idiomas, los traductores también deben resolver consultas por teléfono. Entre ellas se encuentran llamadas del Ministerio de Relaciones Exteriores, de la Oficina de Protocolo y de la Oficina de Inmigración de Panamá; de las dependencias del Gobierno de Estados Unidos en esta área y, por supuesto, de otras unidades del Canal.

De vez en cuando, son llamados para servir como intérpretes en juntas de investigación de accidentes marítimos, en juzgados, en los hospitales, en las estaciones de policía y también para servir como relatores bilingües en eventos especiales que requieren intercambio de información en dos idiomas.

Las cuatro damas traductoras-intérpretes, Marcia Ortega (administradora de la unidad), Sofía Magallón, Olga Stanziola y Aurora Courchaine, son además estenógrafas bilingües y entre todas se encargan de traducciones en francés, italiano, portugués y español. Henry Cornell traduce al español y al alemán, mientras que O'Sullivan se encarga de traducir o interpretar en francés, español, italiano, portugués, malayo y tagalo.

Trabajando en equipo, traducen, editan, escriben a máquina y corrigen pruebas tomando cada traductor el trabajo para el que está calificado. Cada miembro del personal tiene una responsabilidad: Uno se encarga de lo que se refiere a la medicina y la química, otro maneja traducciones legales, la especialidad de otro es la terminología mecánica-técnica, mientras que otros editan y corrigen todo el material. Esto último requiere tal conocimiento y dominio de todos los asuntos, que les permita pulir y mejorar las traducciones ya hechas.

A medida que el uso del español y el inglés se extiende en el Canal, los expertos en idiomas deben pasar más tiempo investigando diferentes temas para familiarizarse con los términos técnicos y el vocabulario de los diferentes talleres en las áreas de marina y mantenimiento, lo mismo que en otras unidades del Canal, con el fin de lograr traducciones precisas sobre materias tales como el código de plomería, reglamentos de la lucha contra incendios, manuales de adiestramiento para diferentes trabajos, formularios, publicaciones y hasta letreros.

Tienen que leer revistas científicas y textos, estudios científicos y revistas que frecuentemente constituyen fuentes más seguras de terminología que los diccionarios, pues las palabras pueden cambiar al encontrarse nuevas técnicas. Como resultado de toda esta investigación, los traductores están muy bien informados en muchas materias.

El Primero en la Lista

Para ayudarse en las traducciones difíciles, tienen a su disposición una cantidad de diccionarios escogidos, enciclopedias, guías científicas y otro material que es encabezado por el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española.

Entre las referencias, el Diccionario Médico en español es una de sus más valiosas posesiones, ya que prácticamente no se puede conseguir. Y, puesto que la terminología legal es casi tan difícil en lo que respecta a interpretación, la oficina posee copias de los diccionarios legales de Ballantine y Black, que permiten a los traductores lograr el uso correcto de los términos legales.

Y, ya que las solicitudes de información varían desde las más complicadas hasta las más estrafalarias, los traductores se preocupan por tener a mano toda clase de información sobre asuntos que van desde la Versión Católica de la Santa Biblia, la Versión del Rey James, el Diccionario de Pensamientos y el Refranero Español, hasta libros sobre panameñismos, etiqueta, gramática, léxico, un libro sobre la debida separación de sílabas para versos y poesía, varios diccionarios de sinónimos y antónimos, un manual de la secretaria y por supuesto, los diferentes diccionarios técnicos en diferentes idiomas de terminología náutica, mecánica, química, comercial y de ingeniería.

En un día de 8 horas de trabajo, los traductores pueden usar términos técnicos y el lenguaje especializado de los médicos, abogados, marineros, mecánicos, químicos, carpinteros o bomberos y escriben un promedio de 325 páginas de traducciones al mes.—**F.P.H.**

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

DIRECCION DE MARINA

Cyril Fairclough
Capataz, Trabajador en Sogas y Cables de Alambre
Lincoln B. Boyce
Oficinista de Tráfico Marítimo
Henry Clayton
Pintor
Frank A. Brown
Marinero

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Edgar W. Best
Oficinista, Sección de Nóminas

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Solomón H. DaCosta
Almacenero
Charles L. Haylett
Encargado de Mantenimiento
Edwin N. Ellis
Aseador
Adolfo Bedolla
Recolector de Basura
Randolph J. Bryant
Primer Capataz (Rada)
Harold E. Graham
Acepillador de Lentes (Limitado)
Clifton H. López
Encargado de Ventanilla (Caja)
Wilfred V. Bartley
Oficinista

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Kenneth George
Pintor
Juan B. Martínez
Oficinista, Sección de Nóminas
Oscar A. Sealey
Auxiliar de Topografía

DIRECCION DE PERSONAL

Thomas L. Edghill
Oficinista de Personal

DIVISION DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

Bertram L. McLean
Capataz Prensista (Cilindro—Prensas Grandes)
Ruby A. Wynter
Trabajadora de Encuadernación
Frank Thompson
Mensajero
George I. Griffith
Oficinista, Correspondencia

DIRECCION DE MARINA

David S. Taylor
Adiestrador de Pasabarcos
José D. Waitoto
Pintor (Mantenimiento)
Evaristo Meléndez
Pintor (Mantenimiento)
Ardenon C. Franklin
Pintor (Mantenimiento)
Joseph D. Powlett
Encargado de Mantenimiento
Robert W. King
Capataz General (Operaciones de las Esclusas)
Woodrow W. Rowland
Primer Capataz (Operaciones de las Esclusas)
E. S. Reynolds, Jr.
Capataz Operario de Esclusa (Mecánico Tornero)
Silvestre Sánchez B.
Primer Capataz (Operaciones en la Pared de la Esclusa)
Víctor Hardy
Encargado de Gancho de Grúa (Pesada)
Noel S. Daly
Marinero (Lancha Motora)
Hernández B. Corpus
Marinero (Lancha Motora)
Fitzhubert Rose
Capataz Pasabarcos (Contramaestre)
Arthur M. Hiland
Operario de Locomotora de Remolque (Esclusas)
Lino Herrera
Pasacables
Wilfred A. Campbell
Pasabarcos
Lionel E. Mortimer
Capataz Pasabarcos (Contramaestre)
Andrew J. Cagliano
Primer Maquinista de Remolcador
Angel Pelicot
Botero (Esclusas)
Fermín Alegría
Operario de Lancha Motora
Victorino García
Ayudante Operario de Esclusa
Lino Coco
Ayudante Operario de Esclusa
Robert T. Tweedy
Operario de Esclusa (Operario de Equipo Levadizo)
Florentino Pedroza
Lubricador
Woodrow Spradlin
Controlador de Tráfico Marítimo (Tránsitos)
Edward N. Belland
Subjefe Arqueador
Sergio M. Peñaloza
Pasabarcos
Wilfred A. Anderson
Pasabarcos
Cecil Redman
Pasabarcos
Ezra Cohen S.
Pasabarcos
William E. Grant
Capataz Pasabarcos (Contramaestre)
Levi A. Lewis
Capataz Pasabarcos (Contramaestre)
George Daley
Capataz Marinero
Joseph Carew
Marinero
Ernest H. Webster
Operario de Lancha Motora
Charles E. Fowler
Operario de Locomotora de Remolque (Esclusas)
G. De la Torre
Ayudante Operario de Esclusa
Nicomedes Murillo
Ayudante Operario de Esclusa
Tomás Correa
Lubricador
Reginald Foulen
Calderero (Mantenimiento)
Joseph Wallace
Operario de Maquinaria
William W. Fitzsimmons
Capataz Mecánico Tornero (Náutico)
Joseph M. Hunt
Subjefe Controlador de Tráfico Marítimo
George L. Holder
Oficinista Mecanógrafo
Cleveland A. King
Archivero
George S. Ricketts
Oficinista
Alvin Hall
Oficinista

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Leopold Lester
Subjefe Verificador de Carga
Pascual A. Medrano
Operario de Montacargas
Cayetano Carrasco
Obrero (Trabajos Pesados)
Arthur N. Smith
Conductor de Automóviles
Jorge L. Espinosa
Conductor de Camiones
Cephas Daniels
Conductor de Autobús Escolar
Samuel A. Angelie
Conductor de Camiones Pesados
Herman V. Cameron
Conductor de Autobús Escolar
Courtney W. Thomas
Conductor de Camiones
Víctor M. Iglesias
Conductor de Camiones
Christopher C. Layne
Conductor de Camiones
Garfield Brown
Capataz Operario de Montacargas de Trinche
David M. Wallen
Capataz Despachador de Combustibles Líquidos
Abraham H. Ambulo
Ayudante Soldador
Adolphus L. Jordan
Estibador
James S. Lewis
Verificador de Carga
Marton C. Davis
Guardia
Roy R. Wilferd
Conductor, Vía Férrea
Henry G. Ledgerwood
Reparador de Equipo de Manejo de Materiales
Charles Simon
Ayudante, Tarifas de Flete
Ignacio Rodríguez
Oficinista (Verificador)
Narciso Oláyvar
Archivero
Lorenza Newton B.
Oficinista de Contabilidad

Ruth Rennie
Encargada de Ventanilla (Caja)
Carmen L. Hassocks
Oficinista (Sección de Nóminas)
Kerner E. Frauenheim
Subgerente de Casa de Huéspedes
Bart J. Elich
Funcionario de Administración de Mercancías en General
Robert L. Austin
Subjefe Agente de Procuración
Dorothy A. Bellamy
Oficinista de Almacén
Mabel G. Farley
Cajera de Almacén
María M. Headley
Cajera de Almacén
Jeanne Modestín
Subjefa Oficinista de Almacén
Miriam A. Riney
Clasificadora y Marcadora (Lavandería)
Lawrence R. Baptiste
Capataz Carnicero
Gwendolyn Goring
Despensera
Icibel H. Forbes
Encargada de Mostrador
C. S. Cadienhead
Mozo de Oficios (Servicio de Comidas)
Alfredo Castillo
Carnicero
Gladston N. Lewis
Capataz Clasificador y Marcador (Lavandería)
Edith A. Thorne
Encargada de Existencias
Pedro L. Lara
Recolector de Basura
Iván K. Wade
Aseador
Canute A. Rodney
Aseador
Marcelino Maclao
Obrero
Edna I. Flemmings
Cajera de Almacén
May K. Ferguson
Oficinista de Almacén
Harold D. Spencer
Especialista en Administración de Inventarios
Ida E. Lynch
Oficinista de Abastos
Louise A. Johnson
Oficinista de Abastos
Edward B. Webster
Gerente de Proyectos de Urbanización
Marie L. Beresford
Subjefe de Centro de Servicios Comunales
Carlos A. Smith
Subjefe Oficinista Mecanógrafo
Avis B. Ramírez
Oficinista
T. E. Russell
Mozo de Oficios (Servicio de Comidas)
Cecilia W. Brathwaite
Mozo de Oficios (Servicio de Comidas)
Gertrude E. Cardona
Carnicera
Fitz H. Taite
Capataz Cocinero
A. B. Castillero
Capataz Panadero
María C. Iturrado
Clasificadora y Marcadora (Lavandería)
Iris E. King
Clasificadora y Marcadora (Lavandería)
St. Marie L. LaFleur
Almacenero
Modesto Díaz
Clasificador de Chatarra
Huzley Drakes
Aseador
Ezequiel Fernández
Jardinero
Víctor Morris
Obrero (Trabajos Pesados)
Levi Smith
Obrero (Trabajos Pesados)
Viola C. Lewis
Subjefe Oficinista de Almacén
Iris M. Simmons
Oficinista de Almacén
Joseph H. White
Funcionario de Administración de Abastos
Gladis H. Thorpe
Encargada de Ventanilla (Caja)
Myrtle S. Anglin
Oficinista
Beryl C. George
Oficinista

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

John A. Buckley
Guardia
Ambrose V. Foote
Ayudante Electricista
Sergio Salazar
Ayudante Plomero
Ralph C. Thorne
Carpintero
Archelaus E. Evans
Marinero
Luis P. Charles, Jr.
Marinero
Joseph E. Gray
Marinero
Oscar A. Brewster
Marinero
Robustiano Griffin
Capataz Marinero
James W. Small
Primer Marinero
Walter M. Trasavage
Ingeniero Mecánico de Turno
Rogelio A. Pacheco
Lubricador (Planta de Equipo Flotante)
Antonio A. Aguirre A.
Lubricador (Aguilón de Grúa—Planta de Equipo Flotante)
Theophilus L. Bowen
Capataz Marinero
José L. Cedeño
Marinero
Louis Bryan
Aseador
Delmas A. Swafford
Capataz General (Empalmadura de Cables y Distribución Eléctrica)
Lascelle F. Williams
Encargado de Mantenimiento (Sistemas de Distribución)
Camilo Rodríguez B.
Encargado de Mantenimiento (Sistemas de Distribución)
Catalino López
Electricista (Guardalíneas)
Braulio Pérez
Electricista (Guardalíneas)
Reginald A. Muir
Electricista (Guardalíneas)
Lloyd K. Wheatley
Ayudante Reparador de Central Telefónica
Enrique Cruz
Lubricador (Planta de Equipo Flotante)
Rubén D. Gibson
Lubricador (Aguilón de Grúa—Planta de Equipo Flotante)
George H. McFarlane
Operario de Lancha Motora
Víctor De León
Capataz Operario de Planta Trituradora de Roca
Felipe Ortiz
Barrenero
Harold A. Walker
Operario de Planta de Refrigeración y Acondicionamiento de Aire
V. de la Cruz
Lubricador
Howard T. Tettenburn
Montador de Tubería
Benito Sánchez C.
Operario de Montacargas
Zacarías Salazar
Obrero (Trabajos Pesados)
Charles W. McClean
Obrero
Arcadio Díaz
Encargado de Mantenimiento (Sistemas de Distribución)
Bertram G. Coley
Ayudante Electricista
Cuthbert L. Wharton
Ayudante Electricista
Russell T. Wise
Subjefe Inspector de Seguridad
Rubelio D. Quintero
Subjefe Ingeniero Eléctrico (General)
Emiliano Muñoz P.
Auxiliar de Topografía

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Albert E. Goguen
Policía Raso
Reinaldo Archbold
Oficinista
Dorcas W. Gregory
Maestro de Escuelas Primarias Estadounidenses
Percival B. Scott
Bombero
Robert J. Balcer
Ayudante del Superintendente Capataz, División de Correos
Ricard J. Tomford
Policía Raso
Frederick A. Mohl
Teniente de Bomberos

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Elvina W. Lansiquot
Oficinista Transcriptor de Dictáfono
Frank R. West
Auxiliar de Enfermería (Medicina General y Cirugía)
Rhoda J. de Tully
Auxiliar de Enfermería
Anita Guy
Auxiliar de Enfermería (Psiquiatría)
William H. Myrie
Auxiliar Médico (Abastos Estériles)
Viola Blaizes
Despensera

(Pasa a la página 31)

MOMENTOS HISTORICOS

Hace 50 Años

EL GENERAL John J. Pershing, Comandante General del Ejército de Estados Unidos durante la I Guerra Mundial, llegó a Cristóbal en el transporte militar *Northern Pacific*, el 29 de abril de 1920, y permaneció aquí hasta el 4 de mayo. Su visita al Istmo fue principalmente para inspeccionar los establecimientos militares, pero pudo también cumplir con compromisos sociales. Viajó por el Canal desde las Esclusas de Gatún hasta Pedro Miguel; asistió a una recepción ofrecida por el Comandante General del Ejército en el Istmo; habló a los niños de las escuelas de Ancón y de Balboa; pasó revista a un desfile de la Antigua Orden de Arabia, Nobles del Templo Místico; recibió a cientos de estadounidenses en una recepción pública en el Edificio de Administración en Balboa Heights; fue invitado de honor en una cena ofrecida por el Presidente de Panamá, y visitó una hacienda de las cercanías de la ciudad de Panamá.

° ° °

La reconstrucción del primer vapor *Cristóbal*, de la Línea de Vapores del Ferrocarril de Panamá, fue completada por la División de Mecánica hace 50 años. El barco zarpó para Nueva York llevando 10.805 toneladas de carga. Entre las mejoras había un nuevo salón para fumar, una sala social y un salón comedor con artesonado de caoba panameña.

La Avenida Central y Calle J en Panamá durante el Carnaval de 1920.

Hace 25 Años

LA ELIMINACION del 25 por ciento diferencial de los salarios de los empleados estadounidenses en la Zona del Canal que no fuesen contratados en los Estados Unidos, sacó las noticias de la II Guerra Mundial de las primeras planas de los periódicos locales hace 25 años. Fuertes protestas contra el plan fueron expresadas por los sindicatos obreros de la Zona del Canal y empleados del Canal y del Ferrocarril de Panamá.

Hace 10 Años

LA PRIMERA revisión general desde 1954 de las reglamentaciones que regulan la asignación, ocupación y arrendamiento de las residencias de los empleados, fue aprobada por el Gobernador de la Zona del Canal en mayo de 1960. Se señalaba por primera vez que la residencia en la Zona del Canal no es obligatoria para los empleados del Canal, con excepción de aquellos a los que el Gobernador ha ordenado específicamente que vivan dentro de la Zona.

° ° °

Una de las fases finales en la instalación del moderno sistema de comunicaciones por microondas en la Zona del Canal fue completada en julio de 1960 con la construcción de una antena de disco de 10 pies, arriba del Edificio de Administración en Balboa Heights.

Dos policías de la Zona del Canal, con guantes blancos, izaron, lado a lado, las banderas de Panamá y los Estados Unidos en la Zona del Canal, el 21 de septiembre de 1960, poniendo en práctica una decisión anunciada por el entonces Presidente Dwight D. Eisenhower desde la Casa Blanca, 4 días antes. Las banderas fueron izadas en la cumbre de dos astas de 40 pies de alto, en una plaza especial en el Triángulo Shaler, cerca de la Casa de Huéspedes Tívoli, ante miles de residentes del Istmo.

Hace 1 Año

EL VAPOR *Cristóbal* encalló en la orilla del Río Mississippi el pasado agosto, como consecuencia del huracán Camille que azotó a Nueva Orleans.

° ° °

La última explosión en el proyecto de ampliación del Corte Gaillard tuvo lugar el 20 de noviembre de 1969, poniendo fin al contrato de la Oman Construction Co., para ampliar el tramo de 3 millas de las rectas de Bas Obispo-Las Cascadas, de 300 a 500 pies. Unas 40.000 libras de dinamita fueron hechas estallar en las vecindades de la estación de señales de La Pita. El proyecto total fue declarado terminado oficialmente el 15 de agosto de 1970.

Aniversarios

(Viene de la página 30)

Wilhelmina G. Brown
Encargada de la Fórmula Alimenticia (Cuarto de Niños)
Isabella L. Wright
Trabajadora de la Despensa (Dietas Especiales)
Emanuel Blaisdell
Mozo de Oficios Pesados (Servicio de Comidas)
Joseph N. Reid
Capataz Cocinero
Mildred Kopf
Subjefe Fisioterapeuta
Matthew M. Walcott
Mozo de Oficios (Servicio de Comidas—Hospital)
Adolphus Phillips
Auxiliar de Enfermería (Medicina General y Cirugía)
Stephen S. Moore
Auxiliar de Enfermería (Medicina General y Cirugía)
Marie D. Edelen
Enfermera Clínica
Eugenio Beauville
Ayudante (Actividades Recreativas)

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6407